

IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS GERADAS PELA VIA MANGUE (RECIFE-PE) E ANÁLISE DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS

Lorrayne Regis de Andrade¹, Mônica Cox de Britto Pereira²

¹ *Bacharel em Geografia UFPE, Email: lorryne.regis@hotmail.com*

² *Profa. Departamento de Ciências Geográficas, UFPE. Email: coxmonica@gmail.com*

Artigo recebido em 09/03/2014 e aceito em 07/07/2014

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo a identificação e análise das modificações ambientais e sociais geradas pela obra da Via Mangue no trecho de Boa Viagem à Bacia do Pina em Recife/PE, no período de setembro de 2013 a julho de 2014. O estudo foi desenvolvido mediante revisão bibliográfica, pesquisa documental e atividades de campo. A pesquisa também traz questionamentos referentes ao manejo ambiental e social que permeiam o projeto da Via Mangue, uma vez que o reassentamento de famílias foi precário e o reflorestamento da área desmatada de manguezal não foi cumprido. Buscamos assim, entender em que dinâmica se insere a obra, apontar aspectos da transformação contemporânea destes espaços, de alterações na relação sociedade-espaço e no planejamento da cidade. Nesta pesquisa, abordamos o empreendimento não apenas como um projeto isolado de melhorias no trânsito, mas, como uma reconfiguração territorial, interligada a uma dinâmica recente e atual de expansão de grandes projetos nos espaços centrais do Recife, com megaempreendimentos comerciais e residenciais, dentre outros, que apresenta como objetivo central renovar e revalorizar locais antes desprezados como o manguezal e demais espaços líquidos da cidade. Neste processo de transformação dos espaços, percebemos que, em conjunto com o processo de valorização destes espaços, há uma segregação socioespacial gerada pela especulação imobiliária. Analisamos as transformações geradas pela Via Mangue, a dinâmica na qual está inserida e para quem foi desenvolvida. Verificamos as consequências de um desenvolvimento desigual, que ocasionou degradação ambiental e social, impactando o manguezal e a população realocada em condições precárias nos habitacionais.

Palavras-chave: Conservação Ambiental. Desenvolvimento Urbano. Sustentabilidade. Manguezal. Grandes Projetos. Habitacionais.

ANALYSIS OF SOCIOESPATIAL TRANSFORMATIONS AROUND VIA MANGUE (RECIFE/PE): ENVIRONMENTAL ISSUES AND SOCIAL AND ENVIRONMENTAL IMPACTS

ABSTRACT

This paper aims to identify and analyze the environmental and social transformations produced by Via Mangue on the stretch from Boa Viagem to Pina Basin, in Recife/PE, from September 2013 to July 2014. The study was made through literature review, documental research and field activities. The research also brings up questions in what concerns to environmental and social management practices that permeate the Via Mangue project, since the resettlement of families was precarious and the reforestation of deforested mangrove area was not met. We seek therefore to understand the dynamics of the work, pointing out aspects of the contemporary transformation of these spaces, the changes in the space-society relationship and city planning. In this research we discuss the development not just as an isolated traffic project, but as a territorial reconfiguration, linked to a recent and current dynamics of expansion of large-impact projects in central areas of Recife, with commercial and residential mega-enterprises with the main objective of renewing and revalue sites before despised, such as the mangrove and other wet areas of the city. In this process of transformation of spaces, we realize that, among with the recovery process of these areas, there is a socio-spatial segregation generated by real estate speculation. We analyze transformations generated by the Via Mangue, the dynamics in which it operates and for whom it was developed. We verified the consequences of unequal development, which caused environmental and social degradation, impacting the mangrove and the population relocated in poor conditions in housing.

Keywords: Environmental Conservation. Urban Developing. Sustainability. Mangrove. Large Projects. Housing.

1. INTRODUÇÃO

Ao analisar as mudanças que ocorreram nos últimos anos nas principais cidades brasileiras, nota-se que os aspectos socioambientais foram e continuam a ser relegados nas obras de desenvolvimento. São gerados planos estratégicos com megaprojetos urbanísticos direcionados para reconfigurar as cidades em uma nova organização espacial, com ambientes mais dinâmicos e submetidos a uma economia competitiva (SILVA, 2012). As grandes obras viárias planejadas em torno da integração nacional, que corresponde à natureza do capitalismo, aceleram para alcançar hoje a predominância, em um único sistema técnico, base da globalização (SANTOS, 2006). As transformações têm como base um modelo de desenvolvimento que gera desigualdades e nega a convivência com a natureza, como sinaliza Pereira (2005): “As inúmeras contradições deste modelo de desenvolvimento e sociedade, resultou em uma crescente esfoliação da natureza, e uma crescente distância entre riqueza e pobreza em todas as sociedades nacionais. Nas cidades os ricos se fecham em condomínios cercados, com câmeras, com “segurança”, protegendo-se do diferente, numa apartação cada vez maior” (PEREIRA, 2005, pg. 267).

No desenvolvimento via grandes obras surgem contradições, tanto na questão social como ambiental. Atualmente com o sistema de expansão do capitalismo no mundo, ocorre um favorecimento na geração de novas configurações socioespaciais com base no avanço dos processos de privatização, mercadificação e fragmentação dos espaços urbanos, período denominado de “acumulação flexível” (HARVEY, 2007). Santos (2006) denomina este período como sendo técnico-científico-informacional, onde os espaços são remodelados para servir aos desejos dos atores que se destacam no meio econômico, político e cultural. Tem-se uma reconfiguração das cidades, com fluxo de transporte, capital e mercadorias avançado, entretanto em um processo marcado por inequidades no qual: “disparidades geográficas em termos de riqueza e de poder aumentam, dando à cidade o perfil de um universo metropolitano de crônico desenvolvimento geográfico desigual” (HARVEY, 2006, pg. 28).

Lefebvre (2001) mostra que a cidade já no auge da Inglaterra Industrial detinha uma ordem e desordem urbanas, ressaltando que “[...] a desordem varrerá a ordem, da qual ela é expressão, para criar uma nova ordem” (LEFEBVRE, 2001, pg. 26). Desta forma se pode analisar que a configuração da cidade como “desordenada” tem origens no capitalismo. Observamos que tem algo de desordem na ordem, ao constatar que este desenvolvimento que vem ordenar a urbanização causa desordem ao impactar o meio ambiente e gerar um desenvolvimento desigual.

Na cidade de Recife essa visão da cidade como mercadoria é gerada por grande número de atores políticos e empresariais, que tem por alvo estimular a geração de uma cidade funcionalmente integrada, através da instalação de novas infraestruturas, como a Via Mangue, que alimenta a especulação imobiliária e nos leva a uma reorganização do espaço por meio de um desenvolvimento geográfico desigual (LEAL, 2006).

A Via Mangue é uma obra com vasta extensão territorial e elevado custo financeiro que buscou a ampliação da malha de circulação de veículos na zona sul do Recife, para adequação ao padrão do megaevento da Copa do Mundo (2014). Por meio de sua implantação ocorreu o remanejamento de grande massa populacional de baixa renda, bem como se retirou a vegetação de manguezal com promessa de reflorestamento. Trata-se de um empreendimento direcionado para apenas uma parcela da população que faz uso de carros particulares para transporte individual. São evidentes os inúmeros danos sociais e ambientais decorrentes do

empreendimento. O presente trabalho objetiva identificar e analisar as modificações ambientais e sociais geradas pela obra da Via Mangue, no período de setembro de 2013 a julho de 2014.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Para a realização da presente pesquisa, foram realizados levantamento bibliográfico, pesquisa documental em órgãos públicos, e visitas a campo para reconhecimento e entrevistas. O universo entrevistado correspondeu ao número de dez (07 mulheres e 3 homens), residentes no Conjunto Habitacional Via Mangue III, onde se encontram parte das famílias remanejadas das comunidades da Xuxa e do Paraíso/Deus nos Acuda - o habitacional III foi entregue em 2010, com 352 apartamentos, distribuídos em 11 blocos. O foco das entrevistas foi verificar até onde tal política gerou uma melhoria significativa das condições de habitabilidade, ou se apenas ofereceu mera realocação das populações. Buscou-se o instrumento da entrevista, visto que possibilita ir além, como coloca Brandão “[...]. Ter consciência de que numa pesquisa, muitas vezes, a coisa mais importante são as respostas que não foram perguntadas, as coisas que fluem e saem livremente [...]” (BRANDÃO, 2007, pg. 27), assim, é possível tornar a pesquisa ampla e de acordo com a realidade. No trabalho de campo foram realizadas caminhadas de reconhecimento ao longo do trecho da obra liberado para circulação (do centro da cidade – Derby a zona sul do Recife – Av. Dom João VI, na Imbiribeira), observados os aspectos socioambientais, tais como: manguezal, curso hídrico do Rio Pina, tipologia, ocupação e infraestrutura.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 Histórico de formação da área do empreendimento

A obra em estudo, Via Mangue, é um empreendimento de grande porte e custo elevado, localizado no litoral sul do Recife capital do estado de Pernambuco (Figura 1), com grande adensamento populacional e diferentes níveis de renda. Dentre as áreas afetadas pelo empreendimento da Via Mangue temos a bacia do Pina, os bairros do Pina e de Boa Viagem, sendo estes ambientes, assim como a própria cidade, desenvolvidos em meia a aterros e desmatamento de áreas de manguezal. O processo de colonização e ocupação das áreas alagadas de Recife gerou a perda de áreas de manguezal e rios em prol da necessidade de construção de moradias e outras melhorias urbanas para a cidade, a qual passava por grande pressão para crescimento, além de forte adensamento populacional, o que favoreceu o aumento de ocupações irregulares, processo que se deu através da geração de danos ao meio ambiente (SILVA, 2011).

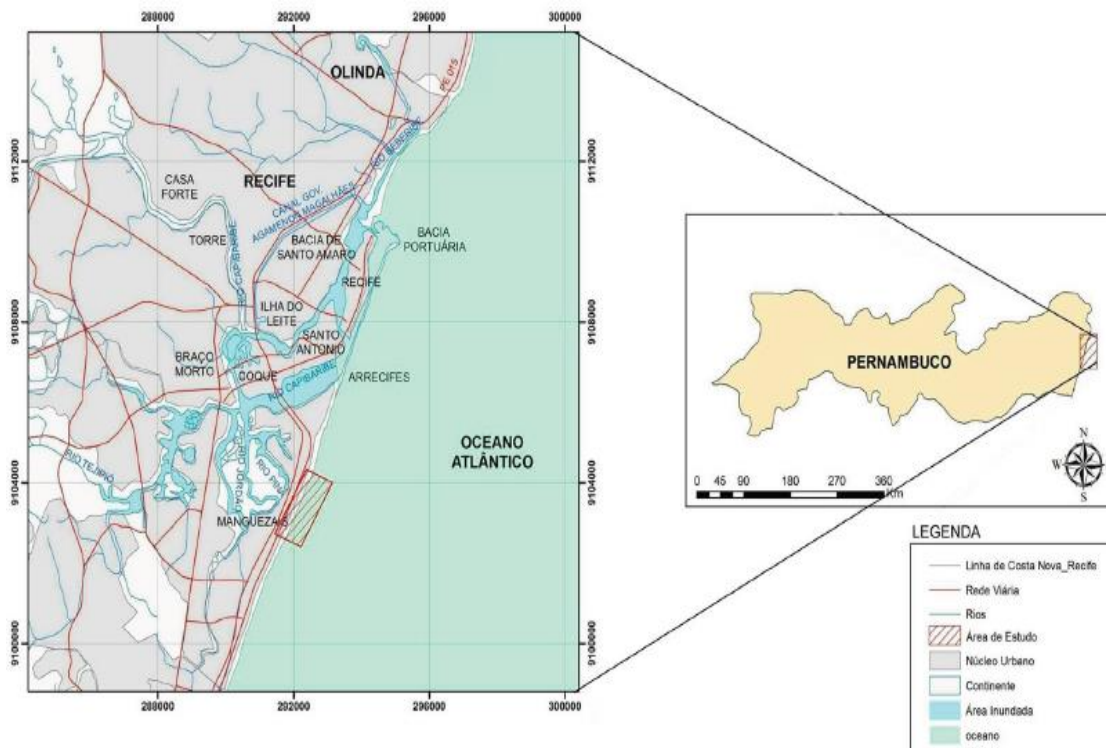
Por sua configuração ambiental, a Bacia do Pina nos primórdios de sua ocupação fazia parte da paisagem de “cartão postal” da Veneza brasileira de Recife, que era inacessível e desvalorizada como moradia para a classe média e alta do Recife, até 1920, em função da presença de mangues, de terrenos pantanosos e de ausência de infraestrutura. Assim, esta parte da cidade foi marcada até o fim do século XIX, por ser local de refúgio e morada para negros livres ou fugidos, habitações humildes próximas à beira da praia de famílias, que ali se estabeleceram e firmaram seu espaço através de aterros sobre o estuário (SILVA, 2008). À medida que o século XX adentrou, este cenário se modifica por intermédio da especulação imobiliária da faixa de praia, da valorização das terras como consequência dos investimentos na infraestrutura pelo governo, momento esse no qual os grupos das classes mais ricas, passam a se interessar pelo local e habitar o estuário do Pina (ARAÚJO, 2007b).

Com a ampliação da ocupação e das obras geradas para o desenvolvimento da localidade vão sendo geradas transformações ambientais e sociais, desenvolvimento que se dá por planos estratégicos com megaprojetos urbanísticos direcionados para reconfigurar as cidades em nova

organização espacial submetida à economia competitiva (SILVA, 2012a). Pereira (2005) reflete sobre essa concepção de desenvolvimento:

Desenvolvimento enquanto noção historicamente hegemônica, vem sendo entendido como sinônimo de crescimento econômico, urbanização, e acesso ao consumo de serviços e mercadorias. Como resultado desse processo de desenvolvimento está o almejado progresso. Assim, a modernização foi sendo construída tendo como eixo um projeto único, inquestionável, e que deveria necessariamente chegar indistintamente a todos os países, aos diferentes continentes e realidades sócio-políticas. [...] (PEREIRA, 2005, pg. 265).

Figura 1 - Localização da Área do Empreendimento



Fonte: GOIS *et al.* (2013).

Desta forma na atualidade as praias de Boa Viagem e Pina não correspondem mais a um “paraíso”. Apresentam cerca de ¼ de sua extensão comprometidas em decorrência da intensa ocupação que degrada o ambiente e afeta seus usuários, com densa ocupação da orla, além de sobrecarga da área pela elevada concentração populacional, imobiliária e de veículos. Apesar disso, continua a ser almejada para moradia da classe média e alta e para o estabelecimento de comércio, além de constituir-se uma das poucas opções de lazer para a população de baixa renda (SOUZA, COSTA, 2003b).

Quando observamos o desenvolvimento de Recife, assim como Boa Viagem, podemos perceber a geração do que muitos autores denominam de “segregação do espaço urbano”, sendo a “segregação a mais importante manifestação espacial-urbana da desigualdade que impera em nossa sociedade” (VILLAÇA, 2011, pg. 37). E na atualidade o que temos é a valorização de espaços estuarinos de Recife, ao evidenciar sua beleza como cartão postal, afirmando uma visão da cidade como mercadoria (SOUZA, 2009; SILVA, 2011; BARBOSA, 2014). Com a nova dinâmica da especulação imobiliária na área adensada pela Via Mangue, é importante questionar se estas transformações poderão causar modificações na dinâmica hidrológica da área, causadora das problemáticas enchentes, geradoras de danos sociais e financeiros em Recife. Os novos empreendimentos passam a ocupar trechos de manguezal. Boa Viagem e Pina

localizam-se sobre a planície fluvio-marinha do Recife, em terraços de sedimentos Pleistocênicos e Holocênicos, historicamente áreas que foram muito transformadas por aterros de canais e planícies de maré e fluviais - zona favorável a enchentes.

3.2 Manguezal e sua importância

Consideramos a questão ambiental ponto importante nesta pesquisa. Vê-se que a obra abrange área do Parque Natural Municipal dos Manguezais Josué de Castro (PNMMJC), os rios Jordão e Pina e a bacia do Pina (Figura 2).

Figura 2 - Ilustração do trajeto da Via Manguê e das áreas que abrange, Recife-PE



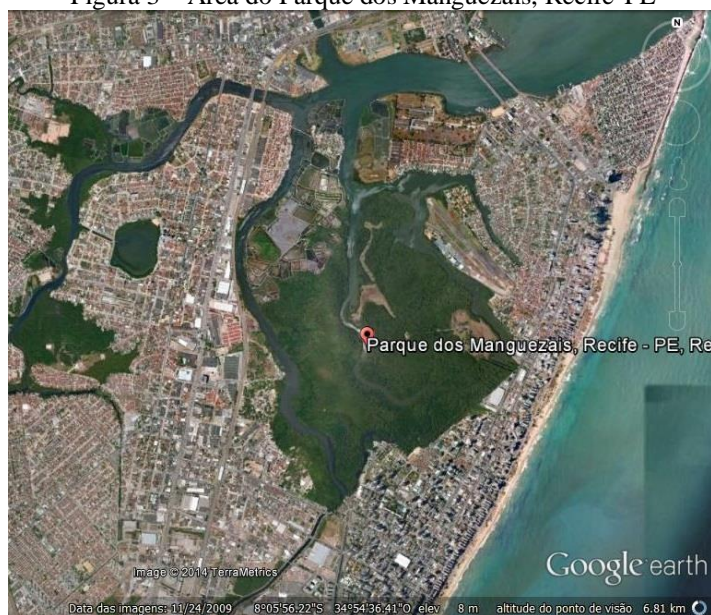
Fonte: Google Earth (2009), modificado por Lorryne Regis (2014).

O manguezal é um ecossistema associado ao bioma da Mata Atlântica e aos recursos hídricos, ocupa larga faixa litorânea brasileira, desempenha importantes funções ecossistêmicas, sendo um sistema ecológico entre a transição dos ambientes terrestre e marinho, em terrenos baixos de foz seja dos rios e/ou estuários, com solo de grande variação de salinidade e periodicamente inundado pelas variações das marés. Configura um ambiente muito dinâmico e um dos ecossistemas mais produtivos da terra, no qual se registra a ocorrência de várias espécies da pesca. É considerado um dos indicadores ecológicos mais representativos na zona costeira, caracteriza-se por proteger a costa, reter sedimentos oriundos das bacias hidrográficas, assim como abrigar e alimentar em seus habitats inúmeras espécies - verdadeiro berçário animal (RICKLEFS, 1996; FIGUEIREDO *et al.*, 2003; ALVES, 2001).

O manguezal do Pina que forma o Parque dos Manguezais, é considerado um dos maiores manguezais urbanos do mundo, localiza-se no estuário da Bacia do Pina entre a confluência dos rios Jordão, Pina, Tejipió e parte do Capibaribe (Figura 3). Com uma extensão de 320 hectares o PNMMJC constitui uma Área de Preservação Permanente (APP), conforme Lei Federal nº 4.771/65, bem como é regulamentado como Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPA), e por meio do decreto nº 25.565 de 01/12/2010 tendo como base a lei do Sistema Nacional de Unidades Conservação (SNUC, 9.985/00) o manguezal foi transformada em

Unidade de Conservação da Natureza, na categoria de Parque Natural Municipal (RECIFE, 2010; CHARLES, 2010).

Figura 3 – Área do Parque dos Manguezais, Recife-PE



Fonte: Google Earth (2009).

O Parque foi por muitos anos, uma região que barrava a especulação imobiliária e mercantilização, dada sua importância ambiental para os bairros do entorno, assim como para a cidade. Vale sublinhar a grande importância do manguezal para diversidade ambiental da cidade: o parque possui aspecto essencialmente aquático, com manguezais e ilhas envolvidas por braços dos rios Jordão e Pina, mas com influência de outros dois rios, Tejipió e Capibaribe. Segundo Martins, Melo (2007, pg. 05), a Prefeitura do Recife considera que: “o espaço urbano do Parque dos manguezais encontra-se ainda bem conservado e pode ser considerado um verdadeiro santuário ecológico tão especialmente característico do panorama da cidade do Recife”. Mesmo pela sua importância o parque passa por forte pressão gerada pela especulação imobiliária e poluição, bem como por ocupações de famílias de baixa renda não beneficiadas pelas políticas de habitação (RECIFE, 2004; CHARLES, 2010).

Vale citar que nas imediações do parque temos na localidade da Comunidade Ilhe de Deus a prática de criação de camarões em viveiro por meio de tanques (figura 4 a seguir), como se observa no relato de Lima (2009):

Dezenas de viveiros artificiais para criação de camarões podem ser observados na comunidade. A maioria deles de propriedade de moradores, mas alguns são de propriedade de capitalistas de fora, que geram emprego e renda, mesmo que informais. Segundo carcinicultores locais, os viveiros de camarão são feitos de lama e barro, com uma comporta para entrada e saída de água. As larvas de camarão são compradas em Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho e trazidas à Ilha de Deus. São depositadas nos viveiros e alimentadas com ração até estarem prontas para coleta e consumo. Nesta época as comportas são abertas e os camarões ficam na lama, facilitando o processo (LIMA, 2009, pg. 64).

Esta prática econômica gera grandes impactos ambientais ao manguezal, à medida que proporciona a redução do desenvolvimento estrutural dos bosques de mangue, assim afetando a biodiversidade, como bem coloca Silva *et al.* (2003):

No caso do ecossistema manguezal, toda obra de engenharia, como a construção de canais e tanques para carcinicultura por exemplo, causa impacto e seu grau

dependerá da qualidade e intensidade do tensor. Em linhas gerais, os impactos estão relacionados às mudanças na drenagem, desvio ou impedimento do fluxo das marés e mudanças nas características físico-químicas do substrato.

Figura 4 – Tanques de Carcinicultura da Ilha de Deus, Recife/PE,



Fonte: Google Earth (2014), modificado por Lorryne Regis (2014).

Silva et al (2003) cita alguns tipos de impactos relacionados à carcinicultura que levam a degradação do manguezal, tais como: construção de barreiras, taludes e/ou tanques que causam impedimento da entrada de marés; contaminação por patógenos, hormônios, carrapaticidas, compostos químicos, resíduos alimentares e fertilizantes lançados por efluentes dos tanques, que causam contaminação de peixes e mariscos por patógenos e contaminação por substâncias químicas. Ressalta o autor que para todos os casos descritos haverá perda das produtividades primária e secundária do manguezal.

Com o crescimento e desenvolvimento urbano a cada dia são construídos mais “arranha-céus” às margens dos rios, prática esta ilegal. Em um panorama rápido dentre as normas que tratam da proteção ambiental cabe citar o Código Florestal Brasileiro de 1965 (lei 4.771 de 15/09/65, modificado pela lei 7.803 de 15/09/89) e o Código das Águas, os quais proíbem construções em área até 30 metros em cada margem; as leis estaduais nº 9.860 de 12/08/86, onde se define áreas de proteção dos mananciais da Região Metropolitana de Recife; e a lei 9.931 que estabelece as áreas estuarinas de Pernambuco como sendo integrantes de reservas biológicas de proteção ambiental. Na Constituição Federal, o Decreto Federal nº 9.9274/90 regulamenta as Leis Federais nº 6.902/81 e nº 6.938/81, referentes à Política Nacional do Meio Ambiente; além da Lei Federal de Crimes Ambientais nº 9.605/ 1998, onde apresenta os artigos que atendem à defesa dos manguezais. Em nível estadual temos a Lei nº 9.931/1986, de proteção das Áreas Estuarinas, a Política Estadual de Recursos Hídricos Lei nº 3.239/99. Em nível municipal temos a Lei nº 16.243/96, base da política do meio ambiente de Recife. Mais recentemente temos importante passo com o decreto no. 6.040 de 07 de fevereiro de 2007 que institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais.

É na prática onde se encontram as limitações da eficácia das leis de conservação da natureza, não são dadas as devidas responsabilidades aos causadores dos danos ambientais, nem

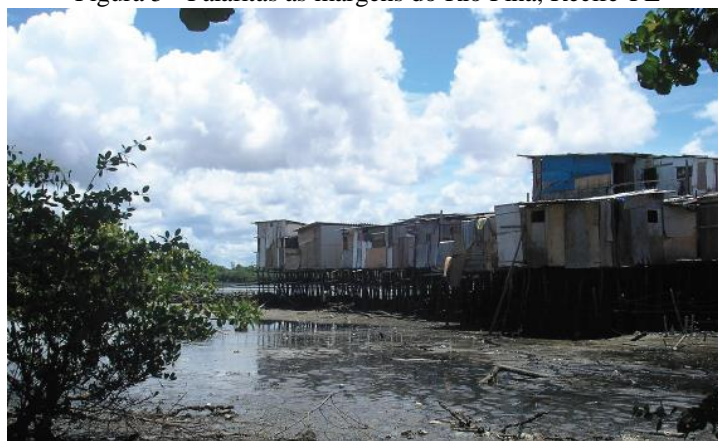
se tem uma fiscalização eficiente para por em prática as brilhantes leis do papel, e nesse sentido sabiamente coloca Pereira (2005),

Há incorporado nestas concepções, a preocupação com o limite de uso da natureza, com o grau de insustentabilidade deste modelo. Esta premissa está presente na Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento/Comissão Brundtland, criada pela ONU em 1983. Traz para a humanidade o dever de solucionar os problemas, mas não dirige a responsabilidade aos atores sociais envolvidos com a degradação ambiental, e retira do debate o processo histórico que gerou a crise ambiental, e despolitiza questão ambiental (PEREIRA, 2005, pg. 267).

3.3 Comunidades dos homens caranguejo e a obra da Via Mangue

Para a implantação da Via Mangue, foi necessário fazer a remoção das comunidades Beira Rio e Jardim Beira Rio (Pina) e Pantanal, Paraíso/Deus nos Acuda e Xuxa (Boa Viagem) (Figura 04) que estavam na área onde hoje está a via, habitando palafitas nas margens de estuários, não possuindo os serviços básicos de infra-estrutura (Figura 5). Os moradores realocados para o Habitacional Via Mangue III afirmam nas entrevistas, que a maioria das casas tinha estrutura de tabua (barracos/palafitas), possuindo apenas água encanada e energia elétrica, serviços pelo qual a maioria não pagava. A coleta de lixo nas comunidades era precária, muitos moradores despejavam resíduos no próprio mangue. Para que a remoção fosse possível, foram construídos três conjuntos habitacionais denominados de Conjunto Habitacional Via Mangue I, II e III. Os dois primeiros presentes no bairro do Pina e entregues em 2012, enquanto o habitacional III foi o primeiro habitacional entregue em 2010, localizado no bairro da Imbiribeira.

Figura 5 - Palafitas as margens do Rio Pina, Recife-PE



Fonte: RIMA (2008).

As comunidades Jardim Beira Rio e Beira Rio (Pina) tiveram uma formação que se iniciou em 1970, momento de loteamento da área, que com o passar dos anos, as construções ampliaram-se e avançaram sobre o manguezal. Já as comunidades Pantanal, Paraíso/Deus nos Acuda e Xuxa (Boa Viagem), configuram aglomerados oriundos de ocupações que ocorreram há mais ou menos 30 anos em meados da década de 80, e que também com o passar dos anos, foram ampliando seu território adentrando o mangue (RIMA, 2008).

Pelas entrevistas no Habitacional III, foi constatada uma precária relação desta população com o manguezal, a população afirmou que não trabalha nem trabalhou com o manguezal tampouco dele retirava o sustento. Com relação aos que praticavam estas atividades, os entrevistados souberam apenas informar que existiam pessoas na comunidade que utilizavam o mangue para seu sustento, mas a maioria destes morreu antes da remoção para o habitacional, e não se tinham informações para onde foram os outros, e se ainda trabalham neste ramo.

Figura 6 - À esquerda as Comunidades Jardim Beira Rio e Beira Rio no Pina e à direita as Comunidades Xuxa, Paraíso/Deus nos Acuda e Pantanal em Boa Viagem (Recife/PE)



Fonte: Google Earth (2009), modificado por Lorryne Regis (2014).

Todos os entrevistados disseram não ter contato com o mangue, que não o utilizavam para lazer ou dele retiravam alimento. Tinham problemas com a mudança da maré, quando não alagava suas casas, alagava as ruas por onde passavam e trazia com sigio os ratos, lixo, esgotos despejados e mau cheiro, afirmaram ser muito ruim e sofrido. Apesar disso, teve quem dissesse que era bonito de se ver o mangue cheio d'água e a mudança que ocorria neste com a elevação da maré. Dentre o universo entrevistado a maioria residia por mais de 10 anos na comunidade, o morador mais antigo por 17 anos e o mais recente por 03 anos. Destes relatos se observa toda uma vida que se construiu e foi vivenciada na antiga residência, crianças nasceram naquele local e só tiveram como referência de vida aquela moradia, fatos que mostram nuances de uma relação de proximidade da população local com o mangue, ou por admirar a beleza ou por ter nascido neste ambiente.

Os habitacionais apresentam blocos e os apartamentos entregues possuem cerca de 40m² (Habitacional Via Mangue I e II) e 38m² (Habitacional Via Mangue III), com cozinha, sala, dois quartos, banheiro e área de serviço que corresponde apenas a um tanque (RECIFE, 2012). Nas observações de campo (Habitacional Via Mangue III), os apartamentos foram entregues incompletos, sem reboco, cerâmica (Figura 06), gesso e com instalação elétrica visível. Todos os apartamentos possuem água encanada, energia elétrica e coleta de lixo. Com relação à área comum às edificações tem-se: centro comunitário (com problemas na estrutura), jardim e o playground (que já não existem mais), estacionamento, guarita (foi transformada em barbearia) e o campo de futebol.

O habitacional III segundo os entrevistados foi ocupado por moradores de duas comunidades distintas (Xuxa e Paraíso/Deus Nos Acuda). Ocorreram conflitos daí decorrentes. Foi relatado que no início os moradores cogitaram a possibilidade de se construir um muro para dividir o habitacional, porém com o tempo o convívio se tornou amigável.

Com base nas entrevistas, foi relatado que a prefeitura fez reunião anteriormente à remoção, entretanto, apenas para dizer que eles seriam removidos e para sortear os apartamentos. No dia da remoção, a Prefeitura disponibilizou apenas um caminhão para a mudança. Após a remoção o acompanhamento realizado durou até que a obra fosse concluída e não solucionou os problemas gerados. Fica claro que apenas se realizou uma remoção, nada

mais profundo que gerasse envolvimento social por parte da população com a nova moradia, e não foram disponibilizadas condições de vida para a população. Não foram oferecidos acesso a hospitais, escola pública de qualidade, nem se cogitou um plano para inserção da população ao mercado de trabalho. Mesmo assim, a população entrevistada sentiu-se beneficiada e satisfeita com o habitacional, por agora possuírem residência e endereço definido. Apesar dos problemas, os moradores mostraram preferência em residir neste local ao invés do mangue. Cabe citar que os entrevistados disseram que muitos moradores venderam ou alugaram os apartamentos para morar em outras comunidades do Recife, em meio ao mangue ou no interior de Pernambuco, fato observado em campo através de placas de vende-se e aluga-se em apartamentos.

Figura 7 - À esquerda apartamento com estrutura inacabada entregue no Habitacional Via Mangue III e à direita teto sem reboco presente em todos os corredores dos prédios do Habitacional Via Mangue III.



Fonte: Lorryne Regis (15 de junho de 2014). Fonte: Ana Paula Siqueira (15 de junho de 2014).

Com relação à Via Mangue, poucos moradores souberam informar do que se tratava. Muitos não sabiam por que tinham sido removidos, citaram ser por uma obra, mas não explicaram o que ou para que. Os que tinham conhecimento, disseram que é uma obra muito cara, planejada há muitos anos e que poderá melhorar o trânsito, mas não solucionar o problema da área.

No final da via onde se encontra a Av. Dom João VI na Imbiribeira, se constata congestionamento na área independente da Via Mangue em horários de pico, visto que nas imediações da avenida se encontra: o Shopping Center Recife, o Supermercado Hiperbompreço, dois centros de ensino, três grandes empresariais da Queiroz Galvão e vários prédios residenciais de grande porte como o Evolution Shopping Park (Figura 078 além de termos a construção de novos prédios por toda extensão da via, que tendem a contribuir para o adensamento da circulação de veículos na localidade (Figura 9). E por fim a Av. Dom João VI recebe a demanda do tráfego da Rua Ernesto de Paula Santos onde se concentram vastos conjuntos de prédios empresariais.

Assim, com a implantação da Via Mangue o trânsito da localidade piorou. No dia da inauguração da faixa oeste, sentido centro da cidade zona sul da Via Mangue (13/06/2014), ocorreu congestionamento (Figura 9), fato que nos faz refletir sobre a funcionalidade da obra, que gera retenções no fluxo de circulação de veículos, visto que a mesma é iniciada com três faixas (Ponte Estaiada, alça da Ponte Paulo Guerra) e termina com duas (Av. Dom João VI na Imbiribeira) (Figura 10), obra que foi implantada tendo início e término em locais já saturados pelo elevado volume de veículos que circulam no local.

Figura 8 - À esquerda os três grandes empresariais da Queiroz Galvão no final da Via Mangue e à direita Conjunto Residencial Evolution Shopping Park da Moura Dubeaux (ambos na Imbiribeira).



Fonte: Lorryne Regis (14 de junho de 2014).

Fonte: DIREITOS URBANOS (2014).

Figura 9 - À esquerda os Prédios que estão sendo construídos próximos a Via Mangue e à direita o engarrafamento na inauguração da Via Mangue na Av. Dom João VI.



Fonte: Lorryne Regis (14 de junho de 2014).

Fonte: JCONLINE (13 de junho de 2014).

Figura 10 - À esquerda Entrada da Via Mangue - Ponte Encanta Moça no Pina e à direita final da Via Mangue no encontro com a Avenida Dom João VI na Imbiribeira

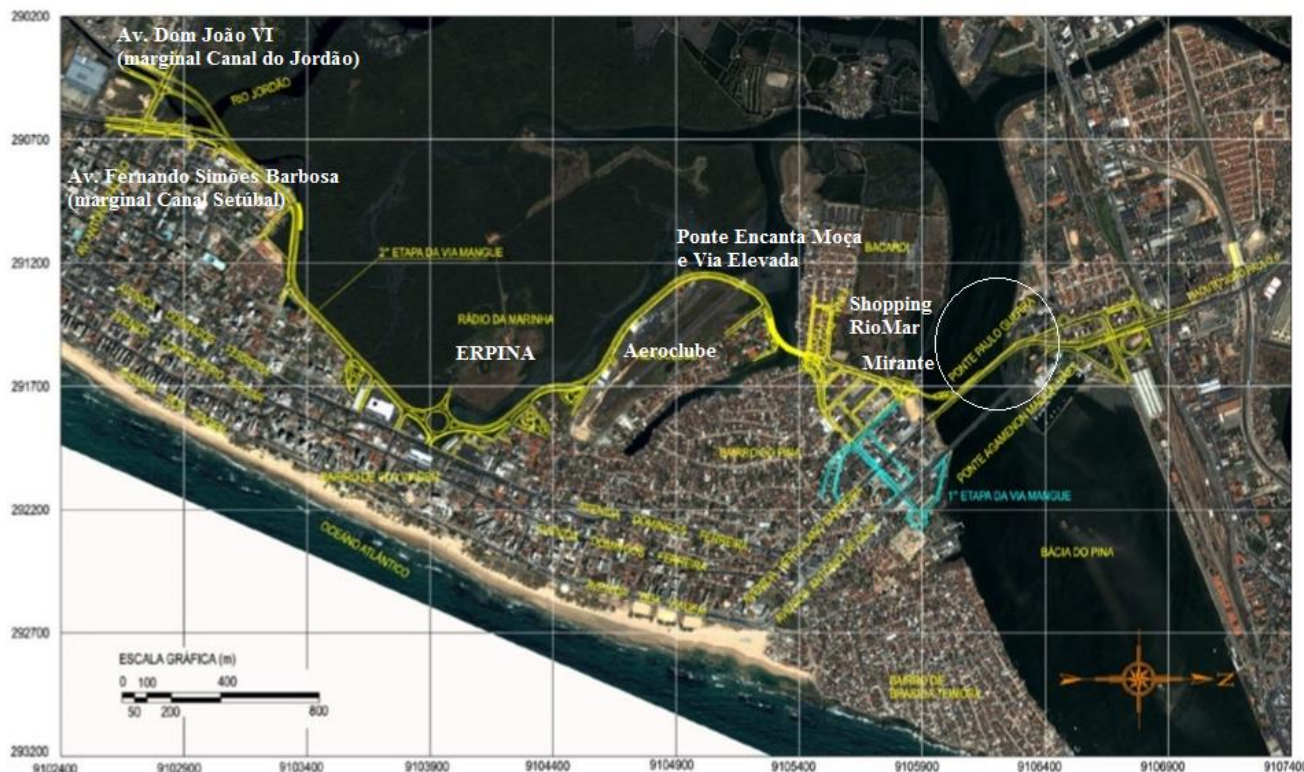


Fonte: Lorryne Regis (14 de junho de 2014).

O acesso à pista no trecho liberado (oeste) se faz pela ponte Paulo Guerra (Pina), onde se tem a entrada pela ponte estaiada, que corresponde a alça da ponte Paulo Guerra, em seguida temos o Belvedere (mirante que tem função apenas de contemplar a ponte estaiada), seguindo a via temos a direita a alça de acesso ao Shopping RioMar, em seguida se passa pela Ponte

Encanta Moça e via elevada. Após este ponto temos a redução da pista de três para duas faixas, no trajeto se constatou dois retornos que estavam fechados, pois a pista sentido leste (Zona sul centro da cidade) ainda está interditada, pois não foi concluída. No que se refere à saída da Via Mangue, esta pode ocorrer de duas maneiras, na bifurcação ao pegar a pista a esquerda se terá acesso a Avenida Fernando Simões Barbosa (marginal do Canal de Setúbal), e a Rua Félix de Brito. Já a saída à direita da bifurcação se dá acesso à Avenida Dom João VI (marginal do Canal do Jordão), pista está elevada que possui uma alça a esquerda que dá acesso à Avenida Antônio Falcão (Figura 11).

Figura 11 – Trajeto da Via Mangue e os equipamentos urbanos de seu entorno



Fonte: RIMA (2008), modificado por Lorryne Regis (2014).

Uma queixa apresentada na entrevista foi ausência de ciclovia na Via Mangue, pois muitos dos moradores do habitacional utilizam a bicicleta como meio de transporte. No percurso liberado não foi constatada a ciclovia, e caso seja o acostamento presente em alguns trechos da via a ciclovia citada no RIMA (2008), esta não está devidamente sinalizada e protegida (Figura 12).

Em relação ao processo de desenvolvimento da obra, segundo informações do Jornal Diário, a obra da Via Mangue foi desenvolvida em etapas (Quadro 01) ao longo de 03 gestões da prefeitura.

A previsão de conclusão da obra até o início do mês de maio era para 31 de maio de 2014, porém o prazo foi novamente adiado e só em 13 de junho de 2014 foi liberada para uso a faixa oeste da via, e apenas em dezembro de 2014 será entregue toda a obra - atraso que dura mais da um ano.

No trecho da via liberado para tráfego (pista oeste – sentido centro do Recife à Zona Sul) em 13/06/2014, foi possível observar na atividade de campo em 14/06/2014, que a via como nova e moderna, está com boa qualidade para circulação, é bem sinalizada, fornece acesso rápido a zona sul e segura (é toda gradeada, com exceção apenas das partes elevadas). Um questionamento grande daí emerge. Por que os coletivos não circulam e a população que utiliza

este serviço público não tem direito a desfrutar da Via Mangue? Vê-se que a Via teve custo altíssimo como mostra RECIFE (2013) com investimento na ordem de R\$ 555.800.000,00, valores e dimensão que configuram esta como a obra urbana de maior intervenção viária do Recife nos últimos anos, e que beneficiará apenas aqueles com veículos individuais (RIMA, 2008).

Figura 12 - Ciclistas utilizando como podem a Via Mangue, Recife/PE



Fonte: Lorryne Regis (15 de junho de 2014).

Quadro 01 – Etapas da Via Mangue

Etapas da obra	Prefeito em Gestão	Passo a passo da obra	Resultados
1ª	João Paulo (2005/2008)	Lançamento da obra em ato público (2006)	Construção do túnel (liga a Av. Antônio de Góis à Rua República Árabe Unida)
2ª	João da Costa (2009/2012),	Início das obras de construção da Via (2011)	Construção dos habitacionais e etapa final da entrega em 2012; construção das alças e trechos elevados
3ª	Geraldo Júlio (2013/2014)	Abril/2014, a obra chegou a 97% de conclusão	Liberação da pista oeste para circulação

Elaboração própria. Dados: PERNAMBUCO (2014a).

Nas determinações do licenciamento, temos como critério indispensável à licença de instalação do empreendimento, que a vegetação suprimida seja compensada de acordo com as instruções do EIA/RIMA e o Termo de Compromisso estabelecido entre o Ministério Público de Pernambuco (MPPE) e a Prefeitura da Cidade do Recife (PCR). Até a presente data (agosto/2014) não se tem divulgado pela PCR nada a respeito do cumprimento desta exigência. Fato que não se encontra de acordo com o termo de compromisso firmado entre MPPE e PCR, podendo este ser suspenso, pela falta de comprovação dos cumprimentos estabelecidos. Pode-se contestar a legalidade do dispositivo referido acima, pois a via requer a supressão de vegetação de preservação permanente (manguezal) que acarretará na diminuição da UC Parque Municipal dos Manguezais Josué de Castro e APA estuarina estadual.

Assim, notamos como retrata Laschefski (2007), que o licenciamento ambiental como várias políticas públicas é falho e não assegura uma minimização ou redução de impactos ambientais.

O licenciamento ambiental, anteriormente criticado pelos ambientalistas e movimentos sociais como ineficiente, é agora defendido, o que se explica pelo fato de ele ser um dos poucos processos em que a participação da população se encontra formalizada, com a institucionalização da consulta pública aos estudos e relatórios ambientais (EIA/RIMA) e da audiência pública obrigatória para discutir o projeto e os referidos estudos. Contudo, a praxe atual mostra que os processos de licenciamento

não conseguem garantir a “equidade ambiental” entre os grupos sociais neles envolvidos. Por um lado, há ainda deficiências na qualidade das informações disponibilizadas, obstáculos para acessá-las e manipulação das diversas etapas do processo pelos interessados no empreendimento. Por outro lado, os métodos de avaliação dos impactos são baseados numa visão tecnicista que separa o meio ambiente de suas dimensões sociopolíticas e culturais, partindo da crença de que uma grande parte da paisagem social e ambiental a ser destruída pode ser reconstruída através de medidas de compensação e de mitigação dos impactos. Ao contrário do “ambientalismo dos pobres”, trata-se de uma forma abstrata de interpretar o meio ambiente, que é visto como composto por elementos – rios, florestas e espécies, entre outros – passíveis de reconfiguração através de procedimentos técnicos de “adequação da natureza” ao projeto em questão. (LASCHEFSKI, 2007, 40).

É chocante, como bem descreve Souza (2012), o termo de compromisso firmado pelo MPPE E PCR que não ressalta nenhuma observação acerca das pessoas que foram realocadas. O RIMA (2008) considera o remanejamento das comunidades como um impacto negativo de alta magnitude, e a forma de compensar o impacto é dando condições mais dignas de moradia para esta população. Não se tem como ignorar que, em sua maioria as condições de moradia destas comunidades eram extremamente precárias. Entretanto, a remoção para um local com estrutura melhor não é o suficiente, não se disponibilizam escolas, creches, cursos profissionalizantes nem melhor transporte público, saúde, condições básicas para melhoria de vida.

É importante colocar que o RIMA trata sutilmente a poluição sonora ou do ar, não retrata a via como estando contida em uma Unidade de Conservação de Proteção Integral, fala do impacto do tráfego apenas no momento implantação da obra, assim não abordando o impacto de forma contínua, bem como não aborda este impacto em uma UC, não se refere que a vegetação suprimida é integrante de uma UC integral e, corretamente trata o quesito do aterramento abordado com seus impactos que são irreversíveis. O licenciamento menciona o plano de manejo do parque apenas em função da necessidade da licença da obra e cita que deveria ser gerado um plano de acompanhamento da população remanejada.

Cabe destacar que a Via Mangue é uma via expressa, de velocidade elevada (60 km/h), que não possuirá passagem de pedestre nem parada de embarque e desembarque, visto que não abrange o transporte coletivo. Assim, o estabelecimento das grades de “segurança” existente por toda via com exceção dos trechos elevados, serve para distanciar a população removida (SOUZA, 2012). Podemos questionar a real finalidade das grades ou de “proteção para o manguezal” ou apenas “limpeza da cidade” afastando a população do acesso ao manguezal. É fácil notar que o conflito que se destaca sobre o ecossistema manguezal em questão, está centrado no uso e ocupação do solo, o qual é evidente que não está de acordo com a legislação. A prova desta luta pelo uso e ocupação do solo se percebe ao analisar que conjuntamente com a construção da Via Mangue, se construiu o Shopping Center Rio Mar, que também se encontra associado à construção de uma série de torres empresariais. Fatos que terão como consequência forte atração ao desenvolvimento de áreas residenciais destinadas às classes média e alta nas imediações destes empreendimentos, modificando também a ocupação e o mercado imobiliário dos bairros mais próximos.

Nesta apropriação do solo surgem as desigualdades socioespaciais, visto que quem tem o poder e o capital termina por conseguir seus objetivos, e no caso em questão, apropriam-se do manguezal e assim, removem a população de baixa renda, utilizando a natureza/mercadoria para obter lucro. O povo que sempre esteve em proximidade com os mangues, a “sociedade dos mangues”, passa agora a ser retirada. Por fim, no RIMA (2008) conclui-se entre os resultados que:

Observou-se que, de uma maneira geral, os impactos ambientais nos meios físico e biológico são negativos na fase de implantação, mas que praticamente desaparecem quando a via entrar em operação. Por outro lado, as ações na atividade econômica resultam em impacto predominantemente positivo durante a implantação da Via Mangue, principalmente por gerar emprego. [...] Mesmo com esses pontos positivos, é inquestionável que a construção e o funcionamento de um empreendimento viário dessa dimensão trazem impactos adversos ao meio ambiente, devendo-se então analisar a magnitude desses impactos, a fim de se concluir se o empreendimento é ambientalmente viável ou não. [...] No que concerne aos impactos negativos no meio ambiente, pôde-se constatar, como mais relevantes, a supressão de vegetação de mangue, o aterro de áreas do estuário e a necessidade de deslocamento populacional. [...] Portanto, o PROGNÓSTICO mais favorável para a área é aquele COM A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, desde que o mesmo se instale e opere de forma sustentável, e segundo as recomendações constantes deste estudo (RIMA, 2008, pgs. 110, 114, 115 e 116).

Segue-se com a implantação do projeto, que apesar de tudo vem sendo considerada a melhor opção para solucionar o fluxo de trânsito na área, porém sua exigência de sustentabilidade não se concretiza a começar pela ainda não iniciada compensação ambiental. Na área observam-se as partes removidas da vegetação, onde se tem que a via com toda sua estrutura corta o Manguezal (Figura 13) e o dano ao curso hídrico é irreversível, pois o desenvolvimento desta estrutura em meio ao rio Pina gerou a quebra da dinâmica ambiental e degradação.

Figura 13 – À esquerda a Via Mangue cortando o Manguezal e à direita a Via Mangue sobre o Rio Pina, Recife/PE



Fonte: Lorryne Regis (15 de junho de 2014).



Fonte: PERNAMBUCO (2013).

Verificou-se que quanto maior as necessidades humanas de apropriação de espaço habitável e útil à produção, maiores são as perdas ambientais, caminhando para um sistema artificial e “quanto mais complexa a vida social, tanto mais nos distanciamos de um mundo natural e nos endereçamos a um mundo artificial” (SANTOS, 1988, pg. 23).

No que diz respeito à mobilidade dentro da cidade de Recife, vemos que de acordo com o Plano de Mobilidade do Recife (Lei 17.511/2008), está previsto que a Política de Mobilidade Urbana faz parte de um instrumento político que contribui para o desenvolvimento urbano, tendo como objetivo a interação entre os deslocamentos de pessoas e bens dentro da cidade, assim, favorecendo o acesso amplo e democrático para com a cidade, por meio do planejamento

e organização do sistema de mobilidade regulamentado pelos serviços de transporte. Desta forma a Via Mangue não favorece completamente esta mobilidade, já que seu uso não se faz de forma democrática, e não beneficia o transporte coletivo e a população que se utiliza deste.

Cabe aqui uma reflexão sobre a zona costeira, visto que é neste ambiente onde se insere as grandes cidades e as atuais transformações citadas. Conforme aborda Meireles (2010), as relações de uso e de ocupação da zona costeira conduzem para um estado problemático de manutenção da qualidade socioambiental, visto que se gera uma relação sociedade-natureza, como foi citado anteriormente com base na exploração da natureza e na exclusão de classes sociais, assim, contribuindo para a quebra dos limites da sustentabilidade no litoral. Resulta em uma dinâmica ambiental alterada que influencia a diversidade dos sistemas ambientais associados para dar vez a empreendimentos que fragmentam o sistema costeiro e que danificam seriamente os ecossistemas que fazem a manutenção ambiental, como os manguezais e afetam àqueles que daí tem parte de seu sustento. Fatos esses nos fazem refletir sobre a finalidade destes planejamentos, a quem de fato beneficiam tais obras de custo elevado e de qualidade questionável. Em varias cidades brasileiras ocorrem conflitos socioambientais, como se verificou nas pesquisas¹ apresentadas no VII Congresso Brasileiro de Geografia (2014) no Espírito Santo.

Observamos que a mobilidade é prejudicada em muitas cidades brasileiras, o sistema de transporte via ônibus é deficitário e necessita de reforma, é a base da locomoção do país, entretanto não se investe em metrô ou em outro meio alternativo de circulação, sendo que é importante e simples uma implantação da ciclofaixa como rota alternativa ao trânsito. O meio ambiente e as populações de baixa renda são atingidos negativamente pelo modelo de desenvolvimento do país que segrega a população e gera destruição ambiental. Por outro lado, o modelo leva à valorização desse “verde” pela especulação imobiliária, com moradia próxima a essas áreas por considerarem de melhor qualidade de vida, como pode se constatar na propaganda do OLX (2014) de venda de apartamento em edifício de nome “Arvoredo” que ressalta a proximidade da Via Mangue.

Carece o Estado de uma gestão ambiental eficaz e de um planejamento urbano, visto que tanto a qualidade ambiental quanto a disponibilidade de sistema de transporte viável fazem parte das necessidades básicas de uma cidade e de seus moradores.

Uma gestão adequada para o meio ambiente pode-se considerar conforme Floriano (2007) compreende, ou seja, uma administração dos recursos naturais com o intuito de resguarda-los para que as gerações futuras tenham condições de viver sob um ambiente que oferte condições de sobrevivência, e não apenas em um espaço repleto de asfalto. A carência de gestão também se explica por deficiência na educação em bases ambientais que possa contribuir para uma gestão ambiental em prol de um desenvolvimento diferenciado que considere algumas dimensões da sustentabilidade. Cabe ao cidadão requerer a educação para a gestão ambiental, visto que envolve seus direitos, conjugando a sociedade civil e o poder público nas decisões do que é adequado ao meio ambiente e a população local.

Assim, as ações governamentais agem burlando as leis ambientais, por brechas existentes na legislação, para efetuar ações em prol de seus interesses em torno da acumulação do capital, seja liberando ações de empresas poluidoras e que degradam o meio ambiente ou com a instalação de condomínios em áreas protegidas às margens de rios e florestas, com apelo

¹ Ver LESSA, Roberto E.; ALVES, Maria R. A.; ALVES, Neliane S. Antropização no bairro da Gloria e Impactos ambientais associados; PINHEIRO, Thálita Vanessa. Os conflitos socioambientais em São Lourenço da Serra/SP e a expansão urbana em áreas protegidas; PEREIRA, Phablo Barbosa. Verticalização: um reflexo da segregação sócio espacial no bairro do Mirante, Campina Grande/PB, e a problemática ambiental e MOREIRA, Fernando de Souza. Mapeamento da vulnerabilidade socioambiental na Área de Planejamento 5 / Zona Oeste do município do Rio de Janeiro, nos Anais do VII Congresso Brasileiro de Geografia de 2014.

ambiental de uma paisagem privilegiada – mercadoria - voltada para a vegetação que é impactada para sua construção.

São contradições e impactos socioambientais que aparecem no projeto e na implantação da Via Mangue que tem como resultados o desmatamento e a realocação da população com a justificativa de “proteger o mangue”, porém, aumentando o quadro de desigualdade social na cidade. Temos graves ameaças ambientais por todo lado, e um modelo de desenvolvimento e atitudes governamentais que não visibilizam nem tampouco caminham para que o conjunto dos problemas sociais e ambientais seja enfrentado na utopia de que cheguem ao fim.

4. CONCLUSÕES

Na apropriação do solo desdobram-se desigualdades socioespaciais. A via mangue e o processo de implementação caracterizaram-se pelo favorecimento de camada privilegiada em detrimento da participação social do conjunto da população nas decisões e, conseqüentemente, no beneficiamento deste setor às mudanças desenvolvidas. Assim pela implantação da via se gerou uma remoção da população de modo precário e o habitacional entregue não estava totalmente em condições estruturais e de serviço urbano para ser ocupado, o que prejudicou a população local, assim como a compensação ambiental não foi realizada até o momento. Além da implantação da obra não remover as camadas favorecidas economicamente e não contou com a opinião populacional para seu desenvolvimento, ampliando, por conseguinte, as desigualdades.

Mesmo que a via venha a amenizar o trânsito da zona sul do Recife, esta não é a solução, pois apresenta retenções como constatado, podendo o projeto de elevado custo ter optado por solução viária mais ampla considerando-se os benefícios do transporte público. Configura-se como um desafio superar este paradigma, um modelo de desenvolvimento que beneficia os usuários de automóveis individuais e condomínios de luxo em detrimento do transporte público coletivo, da população de baixa renda e do meio ambiente, com todas as ações e danos justificados pelo preço a ser pago para possuir o “almejado desenvolvimento”. É um pré-requisito fundamental à melhoria da qualidade de vida das pessoas, a geração de nova relação entre ser humano e natureza, entre a sociedade e natureza, cabendo também configurar importância a interação com as comunidades nas decisões políticas de uso e de acesso ao manguezal.

5. AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem a contribuição dada pelos entrevistados do Conjunto Habitacional Via Mangue III, que enriqueceram a pesquisa ao expor suas visões sobre o habitacional e a obra.

6. REFERÊNCIAS

- ALVES, J. P. Manguezais: educar para proteger. Rio de Janeiro: Femar: Semads, 2001.
- ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007b.
- BARBOSA, D. T. Novos recifes, velhos negócios política da paisagem no processo contemporâneo de transformações da Bacia do Pina – Recife/PE: uma análise do projeto novo recife. Dissertação (Pós-Graduação em Geografia) PPG-UFPE, Recife, 2014.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. Reflexões sobre como fazer trabalho de campo. In: Sociedade e cultura, v. 10, N. I, jan/jun. 2007, p. 11-27.

CASTRO, Josué de. Homem e caranguejos. 3º ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?id=grLQoJgOYSQC&printsec=frontcover&dq=mangue+josu%C3%A9+de+castro&hl=pt-BR&sa=X&ei=_w5sU-SyOqXjsASxn4DACA&ved=0CDUQ6AEwAQ#v=snippet&q=sociedade&f=false>. Acessado em: 16 de maio de 2014.

CHARLES, W. D. Parque dos Manguezais: sua criação trará os benefícios socioeconômicos e ambientais necessários à cidade do Recife?. Observatório do Recife, 2010. Disponível em: <<http://www.observatoriodorecife.org.br/parque-dos-manguezais-sua-criacao-trara-os-beneficios-socioeconomicos-e-ambientais-necessarios-a-cidade-do-recife/>>. Acessado em: 18/06/2014.

FIGUEIREDO, C. S.; SILVA, C. B. V.; LUCENA, A. D. L. S.; NOGUEIRA, M. A. L.. Utopias: Josué de Castro e o Mangue Beat. Cronos, Natal, v. 10, n. 1, p. 35-42, 2009.

FLORIANO, E. P. Políticas de gestão ambiental, 3ed. Santa Maria: UFSM-DCF, 2007. Disponível em: <http://www.geoplan.net.br/material_didatico/Materiais_Geoamb_2013_Gestao_Ambiental.pdf>. Acessado em: 09/03/2014.

GOIS, L. A.; OLIVEIRA, N. M. G. A.; MANSO, V. A. V.. PROCESSOS EROSIVOS COSTEIROS DA PRAIA DE BOA VIAGEM. In: Mercator, Fortaleza, v.12, n.27, 12/03/2013.

GOOGLE EARTH. Imagem da área de estudo, 2009. Modificada por Lorryne Regis, 2014. Disponível em: <<https://www.google.com/earth/>>. Acessado em: 09 de maio de 2014.

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

HARVEY, David. Espaços de Esperança. Edições Loyola, São Paulo, 2º Ed, 2006.

LASCHEFSKI, Klemens. A luta sobre o significado do espaço: o campesinato e o licenciamento ambiental. In: GEOGRAFIAS ARTIGOS CIENTÍFICOS, Belo Horizonte 03(2) 18-53 julho-dezembro de 2007.

LEAL, S. M. R. Empresarialismo Competitivo e Produção Imobiliária no Processo de Organização do Espaço Metropolitano do Recife. X colóquio Internacional Sobre Poder Local Desenvolvimento e Gestão Social de Territórios, 2006. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/20Suely_2006.pdf>. Acessado em: 02/06/2014.

LEFEBVRE, H. A cidade do capital. Rio de Janeiro: Ed. DP&A, 2. Ed. 2001.

LIMA, Victor Hugo D'Albuquerque. O Conhecimento Tradicional e os Saberes Locais em Comunidades Costeiras: um estudo de caso da Ilha de Deus em Recife. UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO (PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO RURAL), 2009. Disponível em: <http://200.17.137.108/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=897>. Acessado em: 23 de setembro de 2014.

MARTINS, Guilherme Nunes; MELO, Andrea Sales Soares de Azevedo. O Valor da Preservação do Parque dos Manguezais em Recife-PE: uma utilização do método de opções reais. 2007. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2007/artigos/A07A146.pdf>>. Acessado em: 20 de maio de 2014.

MEIRELES, A. J. A. DANOS SOCIOAMBIENTAIS NA ZONA COSTEIRA CEARENSE, 2010. Disponível em: <http://wp2.oktiva.com.br/portaldomar-bd/files/2010/08/Danos-sociomambientais-na-zona-costeira-Prof_-Jeovah-Meireles.pdf>. Acessado em: 31/07/2014.

OLX. Propaganda de venda de apartamento próximo a Via Mangue, 2014. Disponível em: <<http://recife.olx.com.br/apto-com-3-quartos-e-1-suite-proximo-a-via-mangue-de-boa-viagem-iid-633670974>>. Acessado em: 20/05/2014.

PEREIRA, MÔNICA COX DE BRITTO. DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE – O TODO É MAIOR QUE A SOMA DAS PARTES. REVISTA PLURAI, UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS, V.1 N.2, 2005, PP. 265-272.

PERNAMBUCO, Jornal Diário. Dilma está no Recife para entregar 480 apartamentos do Via Mangue I e II. Disponível em: <<http://www.old.diariodepernambuco.com.br>>. Acessado em: 14/03/2014.

RECIFE, Prefeitura da Cidade do. Diário Oficial. Cadernos do Poder Executivo, 2010. Disponível em: <<http://www.recife.pe.gov.br/diariooficial/exibemateria.php?>>. Acessado em: 18/06/2014.

_____. Câmara aprova empréstimo para Via Mangue, 2013. Disponível em:<<http://www.recife.pe.leg.br/noticias/camara-emprestimoviamangue>>.Acessadoem:16/05/2014.

_____. Prefeito confere últimos detalhes antes da inauguração do habitacional Via Mangue, 2012. Disponível em: <<http://www.recife.pe.gov.br/noticias>>. Acessado em: 16/05/2014.

_____. Relatório de Diagnóstico Zona Especial de Preservação Ambiental – ZEPA 2. Recife: Prefeitura da Cidade do, 2004.

RICKLEFS, R. E. A Economia da Natureza, 3 ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1996.

RIMA – Relatório de Impacto ao Meio Ambiente da Via Mangue, 2008. Disponível em: <http://www.cprh.pe.gov.br/RIMA/RIMAS_2009/40109%21%B0.asp>. Acessado em: 15/09/2013.

SANTOS, Milton. METAMORFOSES DO ESPAÇO HABITADO, Fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec. São Paulo 1988.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA, C. F.. Empreendedorismo e mercadificação no espaço urbano: uma reflexão sobre o EIA/RIMA e as implicações socioambientais do projeto de construção da Via Mangue em Recife, 2012. Disponível em: <<http://revistas.jatai.ufg.br/index.php/geoambiente/article>>. Acessado em: 20/03/2013.

SILVA, J. J. A. O manguezal e a Sociedade Pernambucana-Brasil. Revista Geográfica de América Central Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica II Semestre 2011 pp. 1-22. Disponível em: <<http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica>>. Acessado em: 13/01/2014.

SILVA, Louise Medeiros; GUIMARÃES, Ives Pacelli Negreiros; MOURA, Thiago Negreiros; JERÔNIMO, Carlos Enrique de Medeiros; MELO, Hênio Normando de S. IMPACTOS OCACIONADOS PELA ATIVIDADE DA CARCINICULTURA MARINHA NO ECOSISTEMA MANGUEZAL NO BRASIL. In: XXIX CONGRESSO INTERAMERICANO DE ENGENHARIA SANITÁRIA E AMBIENTAL, 2003.

Disponível em: <<http://www.bvsde.paho.org/bvsAIDIS/PuertoRico29/henio.pdf>>. Acessado em: 23 de setembro de 2014.

SILVA, Oswaldo Pereira da. Pina: Povo, cultura, memória. 2ª ed. Recife: Funcultura, 2008.

SOUZA, R. B. E. A arte de envelhecer a cidade: processo de ocupação do bairro de boa viagem e as ações de demolição para novas construções. XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Florianópolis-Santa Catarina, 2009.

SOUZA, C. P.. Políticas públicas ambientais e gestão do ecossistema manguezal da Baía do Pina – Recife/PE: análise do licenciamento ambiental do Sistema Viário Via Mangue. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) PRODEMA–UFPE, Recife, 2012.

SOUZA, S. T.; COSTA, M. F.. A SAÚDE DAS PRAIAS DA BOA VIAGEM E DO PINA, RECIFE (PE). II Congresso sobre Planejamento e Gestão das Zonas Costeiras dos Países de Expressão Portuguesa. IX Congresso da Associação Brasileira de Estudos do Quaternário. II Congresso do Quaternário dos Países de Língua Ibéricas, 2003b. Disponível em: <http://www.abequa.org.br/trabalhos/dinamica_costeira_343.pdf>. Acessado em: 14/11/2013.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. Estudos Avançados, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v25n71/04.pdf>>. Acessado em: 14/05/2013.

VIVATERRA. Imagem dos mangues, 2010. Disponível em: <http://www.vivaterra.org.br/arvores_nativas_2.htm>. Acessado em: 27/06/2014.