



**EMPREENDEDORISMO E MERCADIFICAÇÃO NO ESPAÇO
URBANO: UMA REFLEXÃO SOBRE O EIA/RIMA E AS
IMPLICAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DO PROJETO DE
CONSTRUÇÃO DA VIA MANGUE EM RECIFE¹**

Cleiton Ferreira da **Silva**¹

(Universidade Federal da Paraíba, Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia-
PPGG/UFPB; cleitonf4@yahoo.com.br)

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar como o espaço urbano é redefinido, a partir da perspectiva de transformação das grandes cidades em espaços indutores do “desenvolvimento”, da competitividade, da mercadificação e do espetáculo. Para isso, nos propusemos a tecer alguns comentários a partir da introdução de novos empreendimentos no espaço urbano, especialmente os que se destinam a atender as exigências da Copa de 2014, como em Recife, subsede do evento esportivo. Para isso, analisamos criticamente uma grande obra de mobilidade urbana, denominada Via-Mangue, bem como o documento que viabilizou a aprovação e sua respectiva implementação, o EIA/RIMA, descrevendo como este empreendimento vem atrelado de uma série de riscos socioambientais, diante da necessidade de implantação de um plano de mobilidade e em agilizar a aprovação dos projetos na cidade, resultando, em danos irreparáveis no futuro.

Palavras-chave: Espaço urbano, desenvolvimento, evento, implicações.

ABSTRACT

**COMMODIFICATION AND ENTREPRENEURSHIP IN THE URBAN SPACE: A
REFLECTION ON THE EIA/RIMA AND THE IMPLICATIONS SOCIAL AND
ENVIRONMENTAL OF CONSTRUCTION PROJECT OF VIA MANGUE IN
RECIFE.**

Artigo recebido para publicação em 08 de Janeiro de 2012

Artigo aprovado para publicação em 20 de Maio de 2012

¹ Este trabalho, com algumas modificações, é fruto de uma pesquisa desenvolvida pelo autor, tendo parte desta mesma pesquisa apresentada junto ao IX ENANPEGE (Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia) em 2011.



This study aims to examine how urban space is redefined from the perspective of the transformation of cities into spaces inductors of “development”, of the competitiveness, of the commodification and of the spectacle. For this, we set out to make a few comments from the introduction of new enterprises in urban space, especially those designed to meet the requirements of the 2014 World Cup, as in Recife, chosen as a sub-headquarters of the sporting event. For this, we analyzed a large work of urban mobility, called Via-Mangue, and the document that made the approval and its implementation, the EIA/RIMA, describing how this project has linked a series of social and environmental risks, before of the need to implement a mobility plan and speed approval for projects in the city, resulting in irreparable damage in the future.

Keyword: Urban space, development, event, implications.

RESUMEN

EMPRENDIMIENTO Y MERCANTILIZACIÓN EN ESPACIO URBANO: UNA REFLEXIÓN SOBRE EL EIA/RIMA E LAS IMPLICACIONES SOCIALES Y AMBIENTALES DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE VIA MANGUE EN RECIFE.

Este trabajo pretende examinar cómo se redefine el espacio urbano, desde la perspectiva de la transformación de las ciudades en espacios inductores de "desarrollo", de la competitividad, de la comercialización y del espectáculo. Para ello, nos dispusimos a hacer algunos comentarios a partir de la introducción de nuevos emprendimientos en espacio urbano, especialmente los diseñados para cumplir con los requisitos de la Copa del Mundo 2014, como en Recife, sub sede del evento deportivo. Para ello, estudiamos críticamente una gran obra de movilidad urbana, llamada Via-Mangue, así como el documento que viabilizó la aprobación y su respectiva ejecución, el EIA/RIMA, que describe cómo este emprendimiento se ha vinculado en una serie de riesgos ambientales, dada la necesidad de implementar un plan de movilidad y acelerar la aprobación de proyectos en la ciudad, dando como resultado daños irreparables en el futuro.

Palabras clave: espacio urbano, desarrollo, evento, implicaciones.



INTRODUÇÃO

Analisar o espaço urbano na atualidade é, antes de tudo, associarmos o mesmo às mudanças significativas que ocorreram na fase atual de desenvolvimento do capitalismo e do avanço significativo do fenômeno da globalização. Há uma busca desenfreada pela inserção das mais variadas cidades ao mercado global mundial, aos centros de pesquisa, aos mecanismos que visem à produtividade e ao desenvolvimento. Por isso, as grandes cidades terminam por ser o lócus dessa grande mudança ocorrida nas últimas décadas.

A produção de planos estratégicos racionalmente conduzidos para redefinir as cidades, é um exemplo claro desta tentativa de torná-las mais dinâmicas e aptas para inserir-se, numa economia altamente competitiva. Obras viárias para atender a complexidade dos centros urbanos, construção de centros empresariais e financeiros, indução do desenvolvimento turístico e do espetáculo, bem como empreendimentos dos mais variados segmentos, refletem uma nova postura na organização espacial.

A discussão na implantação destes projetos e suas consequências, muitas vezes, são vistas minimamente, isto é, desde a apresentação à sociedade até a aprovação do licenciamento ambiental, quase não se estabelece diálogo e alternativas por parte dos órgãos fomentadores a posições contrárias aos riscos socioambientais que são colocados pela implantação de determinado empreendimento, em função do interesse econômico que se encontra encoberto.

Diante disto, este trabalho delinea-se na análise sistemática de um grande empreendimento de intervenção urbana de mobilidade na cidade do Recife, denominada Via Mangue, com localização na zona sul da cidade e com entrega planejada para 2013. Trata-se de uma intervenção cuja tentativa é promover mais um acesso à parte sul, em função dos constantes engarrafamentos nos horários de fluxo intenso e da falta do planejamento urbano que levasse em consideração ao próprio crescimento e valorização sistemática da alça sul da cidade ao longo dos anos.

À luz de executar um plano de mobilidade urbana e desenvolver ações para recebimento da Copa do Mundo de 2014, uma vez que a cidade figura-se como uma das subdesdes, estima-se que a Via Mangue seja um dos carros-chefe dos novos empreendimentos realizados no plano municipal.



Entretanto, a Via será executada em um dos últimos resquícios de manguezal urbano do país, desencadeando sérios danos de ordem ambiental e mesmo social, por uma série de contradições subjugadas pelos órgãos públicos, que vão desde a compactação da unidade de manguezal ainda existente na cidade, passando pelo desflorestamento de grandes áreas, chegando até à falta de investimentos no transporte público, uma vez que há a promoção de exclusividade, segundo o projeto, da via servir apenas para carros de passeio, em detrimento do transporte público, promovendo, assim, futuros problemas de fluidez. Diante disto, este trabalho tenta analisar criticamente a construção deste empreendimento, levando em consideração seus agravantes.

Para a construção sistemática de nossa análise, levamos em consideração tanto as contribuições teóricas acerca do assunto, como a avaliação crítica do EIA/RIMA, aprovado pela Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (CPRH) no ano de 2009, além do acompanhamento dos debates em torno do assunto e da avaliação *in loco* das ações desenvolvidas pelos órgãos públicos. Assim, pretendemos questionar alguns pontos tratados no projeto e propor alternativas para a construção de cidades que reconheçam o princípio da equidade ambiental e social, consolidando espaços mais justos e democráticos.

Desenvolvimentismo, mercadificação e contradição no espaço urbano brasileiro

Analisar rapidamente as mudanças substanciais que ocorreram nos últimos anos nas principais cidades brasileiras, é, essencialmente, perceber que os aspectos socioambientais foram e continuam sendo suprimidos em muitos casos. Grandes obras viárias desenvolvidas em torno da chamada “integração nacional”, bem como a adoção do modelo de ocupação do país, através da expansão para o Oeste, desencadearam novas reconfigurações espaciais, especialmente quando se coloca a égide da modernidade capitalista e da funcionalidade/monumentalidade e integração econômica brasileira aos grandes centros financeiros mundiais.

Além disso, com a possibilidade de minimizar as contradições, nas “inchadas” cidades litorâneas, foram desenvolvidas obras grandiosas, não só de reformulação urbana, verificadas em muitas cidades brasileiras, a exemplo do Rio de Janeiro na gestão de Pereira Passos, mas também, a construção de uma cidade inteira, como é o caso de Brasília (RIBEIRO, 2001). Toda esta perspectiva tecnicista de “desenvolvimento urbano” foi



alicerçada nos discursos de administradores que permearam os escritórios e centros do poder, especialmente as que foram pautadas em reformas antipopulares e cirurgias urbanas ao longo do século XX (SOUZA, 1998).

Para que esta perspectiva fosse aceita e houvesse uma relativa aprovação popular, promoveram-se discursos desenvolvimentistas, patrióticos e calcados na possibilidade de avanço econômico do país. Entretanto, vários aspectos no que se refere, tanto aos de cunho social, como o ambiental, foram relegados ao segundo plano. O resultado é o aprofundamento não só da desigualdade social nos espaços urbanos, em função do modelo de desenvolvimento adotado, privilegiando a concentração de renda, como também, a própria degradação ambiental, em função deste mesmo “progresso”.

Na história recente de incorporação das cidades brasileiras e conseqüentemente do país, aos desígnios do comércio internacional, foram desenvolvidas a partir da década de 90, mecanismos de maior abertura econômica para o capital internacional, como fator de integração e interligação com as maiores nações capitalistas mundiais, através da internacionalização econômica, política e social. O fato é que o Brasil seguia a cartilha do consenso de Washington² e adotava uma política na qual, muitos países desenvolvidos já estavam mergulhados, a economia neoliberal.

Ao mesmo tempo no plano global, os elementos que caracterizam a globalização são ampliados, a partir da política de expansão comercial e integração monetária, por exemplo. 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.

Santos (1999) define este período de meio técnico-científico-informacional, onde os espaços são requalificados para atender aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política. Por outro lado, há o surgimento de novos setores de produção, novas

² Em meio à ascensão do sistema neoliberal, é convocado pelo Institute for International Economics em 1989 em Washington, economistas, organizações de cunho econômico e financeiro, como o Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), além de representantes do governo dos EUA. Ao final do encontro, diversas decisões tornaram-se um receituário para as agências internacionais concederem créditos aos países. Entre as decisões estavam: privatização de empresas estatais, eliminação de restrições ao capital externo, liberalização financeira e taxa de câmbio competitivo, entre outras medidas que foram inclusive, adotadas por muitos países da América Latina (NEGRÃO, 1998).



estratégias de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e taxas intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional, na qual Harvey (2007) denominou de “acumulação flexível”.

Estas mudanças irão interferir de forma concreta na reconfiguração das mais variadas cidades, ou seja, o fluxo cada vez mais avançado de mercadorias, capitais e transporte dinamizam as trocas entre as regiões, superando as barreiras espaciais e os empecilhos provocados pelas limitações dos próprios processos produtivos.

No plano urbano, as cidades vão se caracterizar 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 seria fundamental para que as empresas negociassem as bases de sua inscrição espacial com os governos locais (COMPAS, 2005).

O uso de uma gestão racional e programada para o espaço urbano iria desencadear um modelo empreendedor, competitivo e dinâmico, em nome do desenvolvimento, em detrimento da promoção de uma gestão que privilegie a coletividade. Compas (2005) analisa, por exemplo, os aspectos que nortearam a elaboração do Plano Estratégico no Rio de Janeiro em 1993.

Influenciada pelo Plano Estratégico de Barcelona, que redefiniu os espaços urbanos naquela cidade, sobretudo em função dos jogos Olímpicos de 1992, a cidade do Rio de Janeiro (uma das cidades candidatas para sediar os Jogos de 2004 na época) construiu seu plano com os mesmos elementos, ou seja, o plano deveria aprofundar numerosas mudanças, entre as quais estavam: aumento da competitividade e atratividade da cidade, melhoria dos espaços públicos e espetacularização da cidade, supervalorização da competitividade econômica, entre outros. Mesmo que para isso, fossem adotadas medidas de flexibilização da legislação urbanística, parceria com a iniciativa privada e implementação baseada na ordem econômica em detrimento aos elementos sociais e ambientais.

Para a autora, o plano e sua implementação caracterizaram-se no favorecimento de



uma camada privilegiada, entre empreiteiras, empreendedores e consórcios, em detrimento da participação social nas decisões e, conseqüentemente, no beneficiamento deste setor às mudanças desenvolvidas.

Diante disto, houve e continua a ocorrer uma redefinição no plano econômico e político em diversos países, tendo paralelamente, o fluxo e a expansão do mercado como elementos balizadores deste processo na edificação e consolidação de grandes projetos urbanos. Como aponta Moura (2011) na análise de implementação de grandes projetos urbanos (GPUs) como resultantes de uma série de conseqüências:

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).

Logo, estas redefinições influenciam diretamente os espaços urbanos de modo que as gestões, com forte tendência ao empreendedorismo, se preocuparam em tornar a cidade mais dinâmica, atrativa e também competitiva, para isso, grandes obras são fundamentais para impulsionar o desenvolvimento local. Entretanto, esses elementos muitas vezes suprimem os interesses escondidos e as conseqüências desta escolha no que tange os aspectos socioambientais.

Via Mangue: caracterizações e especificações de uma intervenção urbanística em Recife

Localizada na latitude de 08° 04' 03'' S e na longitude de 34° 55' 00'' W no território do estado de Pernambuco, Região Nordeste do Brasil, a cidade do Recife é considerada uma metrópole nacional. De acordo com o censo do IBGE ela possui cerca de 1.537.704 habitantes, distribuída numa área territorial de 218, 498 Km² (IBGE, 2010). Seu território encontra-se assentada numa grandiosa planície que fora desenvolvida num processo de redefinição provocado pela ação dos fatores marítimos e fluviais (RECIFE, 2000).

Cortada por rios, a cidade possui uma diversidade generosa de ambientes que se entrelaçam, na constituição ainda de pequenos resquícios de mata-atlântica, unidades de restingas e manguezais. Em função da própria expansão urbana da cidade, restam poucas



unidades de preservação ambiental, ao mesmo tempo, estas mesmas unidades restantes sofrem intensas pressões, ocasionadas pela especulação imobiliária, pelas intervenções estatais e pela edificação de grandes obras na cidade de caráter público-privado.

Paralelamente à idealização de diversas obras na cidade, o item relacionado aos transportes e seus fluxos é um dos segmentos mais problemáticos, em função do próprio crescimento da cidade e a falta de um planejamento adequado idealizado ao longo dos anos.

O fato é que os engarrafamentos, ocasionados pelo aumento da frota³ e pela política de não privilegiar o transporte público de qualidade, bem como pela opção clara em não promover a sua expansão de acordo com a demanda, terminou resultando, como em outras cidades do Brasil, em grandiosos engarrafamentos, em um sistema viário inadequado, em um trânsito caótico ou mesmo no descrédito da população nos transportes públicos. Com isso, duras críticas foram tecidas à Prefeitura da Cidade nos últimos anos, para que sejam resolvidos os problemas relacionados ao sistema de transporte e sua fluidez.

Para intervir neste segmento, variadas obras no sentido de melhorar o fluxo de transporte na cidade vem sendo desenvolvida, e uma das obras que vem recebendo grande atenção da Prefeitura do Recife, na qual possui grande magnitude, é uma via que liga as mediações da zona central da cidade (proximidades do bairro de Joana Bezerra) à zona sul, área esta que inclui a principal praia urbana do estado (praia de Boa Viagem) e dá acesso a outros municípios da Região Metropolitana do Recife. Trata-se da construção da chamada Via Mangue, idealizada na tentativa de diminuição dos constantes engarrafamentos na Zona Sul da cidade.

Tal obra terminou sendo incorporada no atendimento às exigências de melhoria da mobilidade, do comitê organizador da Copa do Mundo de 2014 no Brasil, uma vez que Recife é uma das subdesdes do evento e precisa adequar-se às intenções a nível nacional, no que tange à melhoria do sistema de transporte e fluxo, em função do elevado número de visitantes que estarão participando do evento no país. Com isso, o prazo de entrega está previsto para 2013.

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 (Figura 1), visa ainda promover o desenvolvimento de um pólo turístico,

³ De acordo com dados divulgados pelo Detran-Pe em setembro de 2011, a frota de veículos na Região Metropolitana do Recife atingiu a marca de 1 milhão de veículos (JCONLINEBLOGS, 2011).

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 (RECIFE, 2007).

Figura 1: Imagem ilustrativa da futura Via Manguê (em destaque). Fonte: EIA/RIMA/CONSULPAN, 2008.



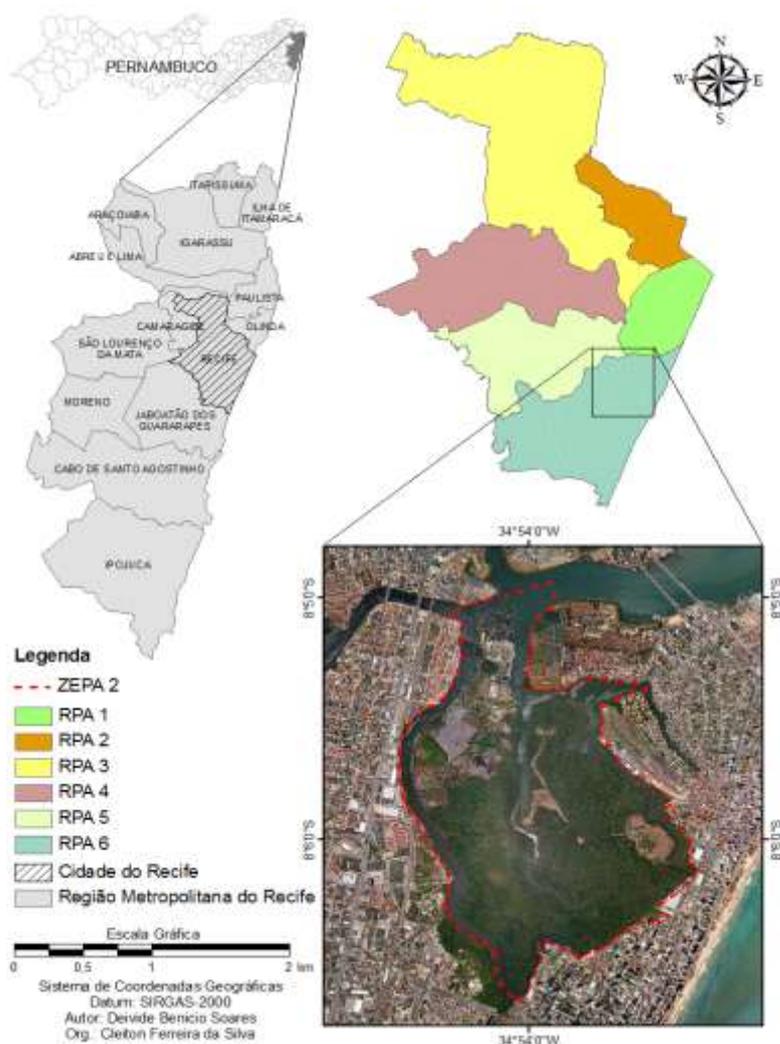
Além disso, de acordo com o projeto, haverá a relocação das habitações precárias que estão no entorno da área, aproximadamente 1.100 habitações. Outro ponto evidenciado, a partir do projeto apresentado, prevê a recuperação, pelo replantio de unidades de vegetação de mangue em alguns trechos deteriorados, além de funcionar como um “cinturão” de proteção do manguezal do rio Pina, uma vez que a obra está prevista para circundar o parque em alguns trechos que se insere o rio Pina (ver figura abaixo).

Contabilizando todas as ações, que são: a construção da via, a relocação das comunidades e construção dos conjuntos habitacionais, a construção de uma ponte que ligará as proximidades da área central ao eixo que dá acesso à Via Manguê, até a recuperação e elaboração do saneamento básico, a obra está orçada em torno de R\$ 482.160.000,00 (RECIFE, 2007). O grande questionamento realizado pelos mais variados setores da

sociedade é com relação ao local de edificação desta obra, trata-se exatamente de construção em torno de um dos últimos resquícios de unidade de manguezal do estado, conhecido como Parque dos Manguezais.

Localizado na zona sul da cidade do Recife, entre os bairros da Imbiribeira, Boa Viagem e Pina (Figura 2), sua área é considerada super adensada do ponto de vista físico (construções) e também populacional. A título de exemplo, estima-se que estes bairros supracitados possuem uma densidade demográfica aproximada de 6.967,2 hab/Km², 13.296,4 hab/Km² e 4.422,9 hab/Km² respectivamente, numa área em que o bairro mais extenso, neste caso Boa Viagem, sequer ultrapassa os 7,2 Km² (RECIFE, 2005).

Figura 2: Localização do Parque dos Manguezais. Fonte: IBGE. Malhas digitais, 2010; Imagens Google.





Estes três bairros são representados ainda, pela contradição, apesar de estarem inseridos num contexto físico-ambiental parecidos. Como exemplo, citamos o bairro de Boa Viagem, que é caracterizado por uma excessiva verticalização e conseqüentemente, uma intensa especulação imobiliária, possuindo um dos metros quadrados mais caros da cidade, resultado da disponibilidade de serviços, localização privilegiada (proximidade do ambiente praiado) e estrutura de lazer, geralmente atendendo determinados setores, por outro lado, o bairro do Pina (localizado mais ao norte da orla) apresenta-se num contexto oposto, com problemas no que toca o saneamento básico, escassa área de lazer e nível de renda muito inferior ao apresentado por Boa Viagem, mas com um início e crescente processo especulativo, sobretudo nas áreas à beira-mar (RECIFE, 2005).

As amostras de rendimento nominal médio mensal e do acesso aos serviços básicos essenciais revelam ainda grandes desigualdades no que toca o desenvolvimento sócio-espacial, a partir dos números dos dois bairros analisados⁴ (RECIFE, 2005). É neste contexto, e encaixado sob estas localidades que se apresenta o Parque dos Manguezais.

Considerado como um dos maiores manguezais urbanos do mundo, possui cerca de 307,83 hectares de área e é protegida por Legislação específica, isto é, seu território é regulamentado como uma Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPA), e está sob responsabilidade da Marinha do Brasil (RECIFE, 2004). Em seu entorno vivem, cerca de 10 comunidades, composta por centenas de famílias que sobrevivem essencialmente da pesca extraída dos rios que circundam o parque, os rios Jordão e Pina.

Detentora de uma grandiosa biodiversidade e ambiente de nascedouro para variadas espécies, o Parque foi durante muitos anos, uma área limitadora da própria especulação e mercadificação, em função de sua importância ambiental para a cidade.

Entretanto, na tentativa de minimizar os constantes engarrafamentos e melhorar o fluxo em direção à zona sul, os órgãos de administração local propuseram há alguns anos, um plano de melhoria do fluxo, intervindo diretamente nas áreas ambientalmente protegidas, resultando, desta forma, em vários questionamentos de diversos setores da sociedade ao

⁴ Em 2005 a prefeitura da cidade do Recife lançou o Atlas de Desenvolvimento Humano no Recife, na qual traçava o perfil socioeconômico dos bairros, agrupados a partir das microrregiões e Unidades de Desenvolvimento Humano. Segundo este Atlas, com base nos dados de 2000, 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%.



Estudo de Impacto Ambiental e ao Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) que foi apresentado em audiência pública em setembro de 2009, obtendo, três meses depois, a licença prévia pela Agência Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (CPRH). Agência esta que é responsável pela fiscalização e aprovação dos licenciamentos ambientais no estado de Pernambuco.

Implicações socioambientais a partir da implementação da Via Mangue

Numa análise crítica e pontual desta obra, levamos em consideração a avaliação sistemática do EIA-RIMA que foi elaborada pela empresa Consultoria e Planejamento (CONSULPAN) e aprovada pela agência reguladora estadual, a CPRH em 2009. Cujo intuito referenda a tentativa de promover questionamentos e proposições das implicações socioambientais da Via Mangue na cidade do Recife.

De acordo com o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), a análise caracterizou-se por apresentar o empreendimento, o diagnóstico ambiental, a análise econômico-ambiental, avaliando os custos de implantação do empreendimento, os aspectos jurídico-ambientais. O estudo baseou-se ainda, na aplicação da legislação específica, na identificação dos impactos e nas medidas adotadas para mitigá-las.

Desta forma, o nosso objetivo aqui nesta explanação não é tratar todos os pontos apresentados no estudo, mas sim, os aspectos mais relevantes e possíveis de promover alterações significativas no espaço urbano.

Na avaliação do estudo, ficou comprovado que os impactos positivos são definidos entre outros aspectos: “com a possibilidade de trazer ganhos econômicos para a cidade e contribuir para a geração de empregos, a partir da construção da via”. Além disso, propõem-se programas que visem atender as populações deslocadas e o acompanhamento das obras e impactos. Desta maneira, são traçados no estudo, os ganhos de qualidade ambiental, a partir da relocação das comunidades e da melhoria de infra-estrutura e saneamento básico no local, bem como o replantio de vegetação em outro local, sendo no mesmo parque, ou seja, a vegetação que foi retirada para construção da via, será replantada na proporção de duas mudas para uma retirada (EIA/RIMA, 2008).

Outra perspectiva apresentada, que trará enormes ganhos para a zona sul, segundo o estudo realizado, é a diminuição do fluxo nas avenidas paralelas à via que fazem o acesso, ou



seja, a avaliação é de que “será uma alternativa para os constantes engarrafamentos nos horários de maior movimento na via” (EIA/RIMA, 2008).

Diante do exposto, decidimos analisar os principais pontos que julgamos fundamentais para a viabilização da obra. Inicialmente, de fato, tal empreendimento trará ganhos econômicos e irá contribuir para a geração de empregos, porém, é preciso avaliar as consequências destes ganhos, ou seja, empreendimentos de grande porte influenciarão negativamente nos aspectos ambientais, em nome do aspecto econômico e da geração de empregos, é necessário suplantarmos os aspectos do meio ambiente, não estabelecendo alternativas mais viáveis do ponto de vista socioambiental?

Outro ponto polêmico é a relocação de várias comunidades do entorno do Parque para construção da Via e a elaboração de programas de apoio ao reassentados. A Prefeitura do Recife, já vem adotando esta política pública na cidade em algumas áreas, porém, a retirada das famílias ocorre precisamente em áreas centrais e valorizadas, num claro exemplo de “limpeza” de áreas de interesse à valorização e especulação imobiliária. Outro aspecto relevante é que a relocação vem acompanhada de uma série de problemas que concernem a adaptabilidade, muitas destas comunidades foram edificadas ainda na década de 70, há uma forte ligação dos moradores com o lugar, não só pela sustentabilidade financeira, pois muitos deles vivem da extração de mariscos, mas também pelos aspectos socioculturais.

Os exemplos de relocação para conjuntos habitacionais, tem resultado em venda das moradias (mesmo que ilegalmente), dificuldade de adaptação e péssimas condições de habitabilidade para as famílias, violência no conjunto, a separação dos antigos vizinhos e o não pertencimento ao lugar, como analisaram Alcântara e Monteiro (2010), em estudo de caso no Conjunto Habitacional Abençoado Por Deus, em Recife e os estudos de Santos (2009) na comunidade Bacardi, comunidade esta que será relocada com a construção da via.

Por outro lado, a construção de casas para as famílias e a melhora nas condições de infra-estrutura e saneamento é uma obrigação inerente ao Estado, independente dessas áreas sofrerem alterações em função do empreendimento. Portanto, é questionável a maneira que será executada a retirada das famílias e sua possível relocação para outras áreas do entorno.

Outro ponto observado se destina à vegetação, ou seja, a construção da via vai requerer a retirada de aproximadamente 8,52 ha em área que se destinará ao aterro e, 1,80 ha



em área sob a via elevada (pontes e elevados), bem como da área de mangue que ficará isolada, em torno de 1,28 ha (EIA/RIMA, 2008).

Para mitigar esta ação, o estudo prevê o replantio na proporção de duas novas plantas da mesma espécie para uma suprimida em outra área do Parque dos Manguezais. Entretanto, alguns fatores precisam ser levados em consideração no que estabelece a supressão. O primeiro leva em consideração o mecanismo de drenagem, pois a impermeabilidade do solo poderá trazer uma série de inconvenientes, desde o aumento da temperatura, o estresse ao ambiente em função da construção da via e também os possíveis alagamentos em dias de intensas chuvas, já que Recife tem uma altitude média em torno de 4 metros acima do nível do mar.

Por outro lado, a retirada da vegetação e o replantio em outro local vão danificar a originalidade e interferir no ecossistema daquela área. Além disso, a via em si, propõe a construção de uma ciclovia, mas não privilegia o transporte coletivo, ou seja, apenas veículos de passeio irão circular na via.

Neste sentido, é fundamental propor alternativas à população para minimizar a pressão ao meio ambiente e o transporte coletivo público de qualidade e ambientalmente certificado, funciona como um excelente mecanismo de diminuição, não só dos engarrafamentos dos horários de pico, mas também do lançamento em menor escala de gases poluidores.

Outro ponto, que precisa ser esclarecido, refere-se à especulação imobiliária, uma vez valorizada a área, aumentará o valor da terra naquela região e será mais complicado manter a preservação restante do parque com tal finalidade.

Alguns empreendimentos já apontam para esta pressão, como o lançamento de um dos maiores shoppings do Nordeste, denominado Rio Mar, que está sendo construído nas proximidades do acesso da via e o condomínio de alto padrão, denominado Le Parque, que inclusive anuncia em sua propaganda de venda o acesso pela futura Via Mangue⁵ antes mesmo de sua conclusão. Atentamos para esta prática ser uma constante, em função da valorização e da localização estratégica da via, numa área de alto valor econômico, no que toca o solo urbano.

⁵ A respeito deste assunto, ver uma das propagandas de venda do empreendimento divulgadas pela imobiliária na internet em <http://recife.olx.com.br/le-parc-boa-viagem-apartamentos-em-recife-com-03-e-04-quartos-e-ate-04-suites-iiid-140955692>.



Deste modo, estes pontos são tecidos no intuito de promovermos uma avaliação crítica acerca da maneira como são colocados os empreendimentos nas grandes cidades brasileiras. Sob a tutela do “desenvolvimento econômico” traçam-se remodelagens urbanas, em detrimento dos aspectos socioambientais, contribuindo, deste modo, num ganho mais financeiro e de valorização para alguns e numa perda de sustentabilidade, habitabilidade e de alternativas para a grande maioria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- As cidades na atualidade, em especial as metrópoles, apresentam como o lócus do “desenvolvimento”, da mercadificação e da racionalidade de gestão e planos urbanos. Com o intuito de inseri-las no mercado mundial e no contexto da globalização, várias são as iniciativas que promovam redefinição dos espaços urbanos.
- Sob a perspectiva dos grandes eventos mundiais, as cidades brasileiras apresentam uma série de empreendimentos para adequar-se às exigências dos comitês organizadores internacionais, numa disputa incessante pela visibilidade e o desenvolvimento local.
- Entretanto, estes mesmos empreendimentos apontam para várias contradições do ponto de vista socioambiental, que precisam ser analisados sistematicamente, promovendo alternativas em face da aprovação e exigências de prazos.
- O caso analisado, insere-se neste contexto, a Via Mangue apresenta-se como um grande empreendimento que irá redefinir o acesso, a circulação e a utilização do espaço urbano. Sob a perspectiva do desenvolvimento econômico e da melhoria de acesso à zona sul, foi construído o plano de intervenção de grande magnitude.
- Porém, atentamos para algumas considerações e proposições: todos os processos de empreendimentos, execução e finalização deve ter uma participação efetiva da população, é preciso, ainda, apresentar alternativas que possam substituir as previstas, como mecanismos de minimizar os impactos. O transporte público deve ser colocado como prioridade, como elemento essencial de melhoramento do fluxo e de redução do lançamento de gases poluentes.
- O dinheiro empregado na obra (cerca de R\$ 482. 160.000,00) poderia servir ainda para a realização destas ações e nas proposições de outros empreendimentos menos



danosos ao meio ambiente, por fim, um dos grandes problemas que serão enfrentados pelo poder público, será com relação à especulação imobiliária, ou seja, a própria evolução do espaço trará necessidades econômicas para os investidores da promoção de novos empreendimentos como lojas, shoppings e condomínios exclusivos, por exemplo.

- Portanto, é preciso repensar no modelo de desenvolvimento adotado nas cidades, uma vez que a realização de intervenções grandiosas no espaço urbano em favor dos interesses econômicos há de trazer danos irreversíveis aos fatores socioambientais. Subestimá-los é simplesmente desencadear ações cada vez mais contraditórias entre o desenvolvimento e o ambiente que realmente necessitamos. Logo, a implementação dos projetos urbanos devem ser acompanhados através da discussão e participação efetiva da população, permitindo que os benefícios realizados não privilegiem determinados setores da sociedade e sim a população local em sua plenitude.

REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA, E. ; MONTEIRO, C. *Em que a vida na favela é melhor do que em um conjunto de apartamentos? O caso de Abençoada Por Deus, Recife*. V Encontro Nacional da Anppas, Florianópolis, 2010.
- COMPANS, Rose. *Empreendedorismo Urbano: Entre o Discurso e a Prática*. São Paulo: Unesp, 2004.
- Frota da Região Metropolitana do Recife chega a 1 milhão de veículos. *Jconlineblogs*. Recife, 20 de setembro de 2011. Disponível em: <http://jconlineblogs.ne10.uol.com.br/deolhonotransito/2011/09/20/frota-da-regiao-metropolitana-do-recife-chega-a-1-milhao-de-veiculos/> Acesso em: Janeiro de 2012.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 16ª. Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2007.
- IBGE. *Perfil dos Municípios Brasileiros: Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2010*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/link.php?uf=pe>. Acesso em: Junho de 2011.
- MOURA, Rosa. *Grandes projetos urbanos e planejamento territorial*. Boletim Campineiro de Geografia. v.1, n.1. 7-30, 2011.
- NEGRÃO, João J. *Para conhecer o neoliberalismo*. São Paulo: Publisher Brasil, 1998.



RIBEIRO, Luiz César de Q. *Cidade, nação e mercado: gênese e evolução da questão urbana no Brasil*. In: SACHS, I., WILHEIM, J., e PINHEIRO, P. (Orgs.) *Brasil: um século de transformações*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

RECIFE. Prefeitura et al. *Desenvolvimento Humano no Recife: atlas municipal*. Recife, 2005. CD-Rom.

_____. *Via Mangue*. Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, 2007.

Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/viamangue.html>. Acesso em: Fevereiro de 2012.

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

_____. *Atlas Ambiental do Recife*. Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, 2000.

_____. *Elaboração e apresentação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), para o projeto de melhoria e acessibilidade viária da Zona Sul- Via Mangue- 2ª etapa*. CONSULPLAN, 2008.

SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, Julyana G. dos. *Mobilidade urbana e identidade cultural: influência do projeto via mangue na comunidade Bacardi: “da lama ao caos”*. 12º Encontro de Geógrafos da América Latina, Montevideú, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Desenvolvimento urbano: a problemática renovação de um “conceito” – problema*. Revista TERRITÓRIO, ano 111, nº 5, jul./dez. 1998.