

CONSIDERAÇÕES SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PRAIANO DO RECIFE: OS LIMITES E OS DESAFIOS DO PLANEJAMENTO URBANO

Otávio Augusto Alves dos Santos
Universidade Federal Rural de Pernambuco
otavio.augusto@ufrpe.br

RESUMO:

O objetivo deste trabalho é descrever sumariamente o processo de produção do espaço praiano no Recife por meio de pesquisa bibliográfica e iconográfica, retratando as diferentes representações sociais das praias durante a história, a incorporação de hábitos por parte da população que redefiniram o valor desse ambiente, bem como sua conflituosa apropriação, valorização e consumo, destacando também os problemas sociais e ambientais associados. O processo de valorização em torno das praias do Recife envolveu, antes de mais nada, um redimensionamento de seu valor comparativo através de um novo olhar lançado sobre suas características originais, que tornou esse ambiente escasso e campo de atuação do mercado imobiliário e do turismo. Assim, uma poderosa e rápida transformação tem ocasionado uma série de problemas sociais e ambientais que não vem sendo devidamente compreendidos pelos gestores urbanos.

Palavras-chave: Produção do espaço; Espaço praiano; Recife

GT – 8: Geografia histórica urbana

1 INTRODUÇÃO

O espaço praiano no Brasil é resultado de intensas práticas sociais acumuladas através dos tempos, muitas das quais surgidas mediante absorção de comportamentos e estilos de vida oriundo de outros lugares, mas que no contexto local foram mediadas pelas dinâmicas econômicas do mercado imobiliário e da atividade turística. O espaço praiano do Recife, em especial, foi produzido por meio de rápidas transformações, muitas das quais surgidas apenas no início do século passado, isto é, há 90 ou 80 anos atrás. Essas transformações envolveram processos de “apropriação”, “valorização” e “consumo”, sendo o espaço resultante fortemente marcado pela verticalização e problemas urbanos de fundo social e ambiental.

A apropriação se deu, sobretudo, no final do século XIX e início do século XX, quando as classes sociais mais abastadas se voltaram para o oceano, mediante incorporação do que Dantas (2004, 2009) chamou de “práticas marítimas modernas” (banhos terapêuticos, vilegiatura etc.), conquistando um ambiente antes destinados apenas para as “práticas marítimas tradicionais” (pesca, defesa e atividade portuária), e muitas vezes sobrepujando populações e estilos de vida preexistentes. O processo de valorização desses lugares envolveu, antes de mais nada, um redimensionamento de seu valor comparativo através de um novo olhar lançado sobre suas características originais, que o tornou escasso e campo de atuação do mercado imobiliário e do turismo. Ao mesmo tempo, um pujante processo de transformação e o consumo (produtivo e improdutivo) foi restringindo seu usufruto a certas classes sociais.

Nosso objetivo neste trabalho é descrever sumariamente esse complexo processo de produção do espaço praiano no Recife por meio de pesquisa bibliográfica e iconográfica. Isso tem sido feito no âmbito da execução do projeto de pesquisa “Memória das Praias do Recife: a produção do espaço praiano, o planejamento e a gestão urbanos”, cujo desenvolvimento junto ao Departamento de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco tem possibilitado importantes reflexões. O referido projeto foi elaborado na expectativa de resgatar e analisar as memórias coletivas e os acervos documentais e iconográficos que retratavam a realidade das praias do Recife em diferentes períodos, desde o final do século XIX até os dias atuais, para traçar as especificidades da produção do espaço praiano, os problemas sociais e ambientais decorrentes e os desafios para o planejamento e gestão urbanos.

Este trabalho está dividido em quatro partes. No item seguinte, procuramos indicar de forma bastante sucinta os elementos mais essenciais da produção do espaço praiano no Brasil para,

nos dois itens posteriores, descrever esse processo no transcurso do desenvolvimento histórico da cidade do Recife, evidenciando os atuais problemas sociais e ambientais que acometem suas praias. Na conclusão, realizamos algumas reflexões sobre o papel do planejamento e da gestão urbanos locais, sobretudo diante do atual processo de revisão do plano diretor da cidade, procurando destacar os desafios à construção de práticas que atentem para as especificidades históricas e geográficas do lugar.

Antes de iniciarmos, contudo, faz-se necessário esclarecer a preferência pelo termo “espaço praiano” em vez de “espaço litorâneo” ou “espaço marítimo”. Trata-se de uma tentativa de aprimorar terminologicamente o espaço estudado, tendo em vista o uso ao nosso ver equivocado e polissêmico de alguns destes termos no âmbito da produção do conhecimento geográfico.

O termo litoral diz respeito a um recorte muito mais amplo do território, notadamente maior que aquele resultante dos processos que pretendemos esclarecer aqui. Segundo o dicionário Houaiss (HOUAISS, VILLAR e FRANCO, 2015), o litoral corresponde a “faixa de terra à beira-mar”, ou uma “costa”, já o dicionário geológico-geomorfológico (GUERRA, 1993) o define como “faixa de terra emersa”, sendo muito mais que a linha de contato entre a terra e as águas oceânicas, uma vez que engloba os diferentes tipos de contorno do relevo, desde as praias, até as falésias, arrecifes, deltas, fiordes etc. Já o termo “marítimo”, a rigor, não poderia ser aplicado a realidade brasileira, tendo em vista o fato de seu litoral ser banhado exclusivamente por um oceano, o Atlântico.

Neste sentido, preferimos o termo “praiano”, uma vez que o espaço objeto de nossas reflexões é aquele produzido a partir de processos de apropriação, valorização e consumo realizados ao redor das praias, ou tendo elas como principal vetor. Segundo o Houaiss (HOUAISS, VILLAR e FRANCO, 2015), o termo “praiano” diz respeito aquilo que é “próprio da praia”, que está “situado em praia, localizado à beira-mar”. Estamos falando, portanto, de parcelas morfologicamente específicas do litoral, onde há “faixa de terra de areia ou cascalho” (HOUAISS, VILLAR e FRANCO, 2015) ou “depósitos de areias acumuladas pelos agentes de transportes fluviais ou marinhos” (GUERRA, 1993), que se tornaram objeto de apropriação e do referido processo de valorização no último século, levando a constituição de inúmeros problemas sociais e ambientais, muitos dos quais objeto de estudos e intervenções do planejamento urbano.

2 ESPAÇO PRAIANO NO BRASIL

As características dos espaços praianos no Brasil evidenciam transformações profundas e notadamente hodiernas, surgidas somente no século XX, quando a população habitante das cidades litorâneas brasileiras, especialmente as do Sudeste e do Nordeste, passaram a ter em relação ao oceano e às praias um vínculo para além daqueles proporcionados pelas atividades mais tradicionais (portuária, de defesa e de pesca) (DANTAS, 2004, 2009, 2015). Para este autor, as “práticas marítimas modernas”, tais como os banhos terapêuticos, a caminhada contemplativa sobre a praia ou a vilegiatura foram incorporadas aos estilos de vidas das elites brasileiras apenas ao final do século XIX e início do século XX, no contexto de um processo de absorção de valores ocidentais, por meio dos quais se reforçavam o desejo de se assemelhar às sociedades europeias.

Segundo o historiador francês Alain Corbin (1989), a invenção das praias e a consolidação de seus usos modernos se deu na Europa entre os séculos XVII e XIX, mediante uma reconstrução da imagem repulsiva que se tinha deste ambiente. No Brasil, contudo, essas práticas marítimas modernas funcionaram muito mais como estratégias de diferenciação social (e também espacial), frente a uma realidade desigual e mestiça (DANTAS, 2004, 2009). A introdução dessas práticas e o conseqüente crescimento da frequência social tomou impulso a partir do início do século XX, levando a um processo de “apropriação” das praias brasileiras. As elites foram adquirindo terras próximas às principais praias e demarcando usos, muitas vezes em conflitos com os antigos moradores desses ambientes. Essa apropriação ensejou uma “valoração” do lugar, isto é, a irrupção de discursos justificadores de um aumento do valor do lugar apenas por suas características originais, enfatizando seus atributos frente a escassez nos estoques de terra continentais, não aludindo necessariamente a uma incorporação de valores criados pelo trabalho, embora sempre constitua uma de suas etapas mais essenciais (MORAES, 1997).

A valoração, por sua vez, deu lastro à introdução cada vez maior da valorização por meio da vilegiatura. Trata-se da prática de se estabelecer em um lugar de repouso, longe dos centros urbanos, por um determinado período de tempo, seja por motivos de férias ou saúde. Na Europa, graças ao discurso médico higienista e a teoria lavoisiana do bem respirar, a vilegiatura ajudou a reformular o imaginário social sobre as praias e contribuiu com o surgimento dos balneários. No Brasil, ela surgiu inicialmente como um fenômeno citadino, espalhando-se depois para áreas rurais, superpondo estilos de vida preexistentes e criando um acirrado mercado de terras (DANTAS, 2004, 2009; DANTAS e PEREIRA, 2010). Segundo Dantas (2009, 2015), esta prática preparou o

terreno para o desejo de morar permanentemente na praia, tornando-se mais tarde, com o desenvolvimento das atividades turísticas, a força motriz da lógica de valorização profunda e consumo desigual do espaço que hoje marcam a urbanização litorânea brasileira.

Ressalte-se que mesmo se estabelecendo em áreas rurais, essa valorização desigual se deu em íntima relação com as grandes cidades, sendo mais tarde por elas incorporadas enquanto conjunto do espaço urbano, tendo em vista o estabelecimento de infraestruturas e a intensificação dos fluxos socioeconômicos. No caso das grandes cidades nordestinas, muitas das praias foram por elas absorvidas no arco do seu processo de metropolização. E o próprio espaço praiano resultante tornou-se, como é o caso do Recife, em um dos principais vetores de expansão metropolitana. É nesse instante que, segundo Dantas (2009), as cidades nordestinas deixaram de ser “litorâneas-interioranas” e passaram a ser “litorâneas-marítimas”, isto é, deixaram de simplesmente encabeçar uma rede urbana que se volta para o interior do território e passaram a vislumbrar, por meio das práticas marítimas modernas, o “triunfo do mar” como vetor de valorização e consumo do espaço urbano.

O processo de expansão urbana ao longo das praias ficou ainda mais evidente com o crescimento da atividade turística, cuja marca tem sido a construção de imagens e representações atraentes sobre o clima quente, o oceano e a praia. Moraes (1997), exemplifica isso ao analisar a produção de todo o espaço litorâneo brasileiro. A relativa raridade e suas especificidades ambientais tornam esses lugares únicos, passíveis de se extrair a “renda diferencial”. Isto é, graças a esses seus atributos geográficos intrínsecos, esses espaços passaram a ser utilizados em atividades que proporcionam uma maior rentabilidade, se comparado aos demais estoques territoriais continentais.

A grande lucratividade proporcionada pela valorização desses espaços tem justificado, portanto, o provimento de grandes infraestruturas necessárias às atividades turística, via intervenção e financiamento estatal, tais como aeroportos, estradas e redes hoteleiras. Segundo Dantas (2009), somente a partir dos anos 1980, os governos estaduais e municipais no Brasil, e especialmente no Nordeste, passaram a se empenhar na construção dessas infraestruturas, articulando-se com empresas e organizações multilaterais no processo de obtenção e controle de recursos. Esse movimento ficou ainda mais evidente depois do surgimento do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE), cujo objetivo principal era ampliar a infraestrutura ligada a atividade turística na região, tendo iniciado suas ações em 1992, sob iniciativa do governo federal e com os aportes financeiros do Banco Interamericano de

Desenvolvimento (BID), do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) e do Banco do Nordeste do Brasil (BNB).

Com os incentivos do Estado e dos referidos bancos, a maior parte dos processos de valorização realizados ao redor das praias, ou tendo elas como principal vetor, foi de tal forma voraz que ocasionou grandes problemas sociais e ambientais. Além disso, o ordenamento da ocupação e da dinâmica socioeconômica nesses lugares não foi capaz de conter a atuação quase anárquica do mercado imobiliário e do turismo, nem mesmo nas praias localizadas em regiões metropolitanas, cuja atuação do planejamento e da gestão urbanas não tem sido social e ambientalmente justos, conforme veremos adiante com o caso do Recife.

3 AS PRAIAS DO RECIFE

As praias do Recife tiveram seu processo de ocupação iniciado no século XVII, em lugar onde havia alguns poucos descansos para os viajantes advindos do sul da Capitania, em parte de propriedade antes denominada “Barreta”, cuja extensão compreendia desde os atuais bairros do Pina, em Recife, até Candeias, em Jaboatão (COSTA, 1981). Sabe-se que o Recife é uma cidade cujos rios foram essenciais para fixação de sua população e valorização do espaço (CASTRO, 1969). Em função disso, até o início do século XX, a maior parte das infraestruturas localizavam-se no centro expandido e no setor oeste do território municipal, acompanhando o rio Capibaribe. A valorização do espaço no setor oceânico apenas se deu no arco do processo de redefinições dos cenários urbanos, a que Rezende (2005) deu toda atenção. Segundo este autor, apenas a partir da metade do século XX foi que o setor sul recebeu um forte contingente populacional, passando de 27.862 habitantes em 1950 para 75.600 em 1960.

O processo de ocupação, contudo, deu-se inicialmente de forma muito parca, fazendo com que durante muito tempo, toda a área onde hoje compreende os bairros de Boa Viagem e Pina constituíssem uma extensa área rural, com escassos e descontínuos povoamentos ao longo da orla, sobretudo ao redor da capela de N. S. da Boa Viagem, erguida no século XVIII pelo padre Leandro Camelo. A referida capela situava-se em terreno doado desde 06 de junho de 1707 por Baltasar da Costa Passos. No mesmo ano, seu irmão, Antônio Costa Passos, também doou outra parcela do terreno ao patrimônio da capela que, durante muito tempo, pertenceu à matriz de Santo Amaro de Jaboatão. Contando com importantes benfeitores, a igreja foi inicialmente a principal detentora de terras do lugar, extraindo delas a renda necessária para sua manutenção e a de seus administradores.

A partir do início do século XX, a área passou a ser visitada por banhistas que encontraram naquelas praias calmas as condições ideais para a prática dos banhos. Os banhos de água salgada, contudo, inicialmente não eram bem quistos pela população da cidade, que já havia desenvolvido o hábito dos banhos de água doce nos rios Capibaribe e Beberibe. Isso explica, em parte, o infortúnio a que chegou a primeira “Barca de banhos” salgados na primeira metade do século XIX, cuja localização, na verdade, era na foz conjunta dos referidos rios. Apesar das influenciadoras elites europeias já cultuarem os banhos salgados em estações balneárias desde o início do século, as elites locais pareciam não apresentar muito interesses em incorporar mais este hábito. A situação mudou apenas na segunda metade dos oitocentos, quando a literatura médica (fortemente calcada em princípios higienistas) passou a recomendar os banhos salgados de forma terapêutica. A “talassoterapia” e os tratamentos hidroterápicos tornaram-se uma entre diferentes formas, sugeridas pelos médicos, de o conjunto da cidade combater suas epidemias, seus miasmas e seu sujo aspecto urbano (ARAÚJO, 2007a).

As representações advindas dos benefícios proporcionados pelos banhos terapêuticos e as orientações frequentemente propaladas pelas organizações médicas (ARAÚJO, 2007b) fomentaram o surgimento das casas de banho, uma das quais se localizava por sobre os arrecifes que margeiam a porção central da cidade. Olinda, que desde o início do século XIX passava por um período de forte ostracismo, tomou uma nova guinada em sua dinâmica de valorização do espaço através do interesse social pelos banhos salgados na segunda metade do século, conforme destacou Araújo (2007a). A partir de então, as praias das duas cidades passaram a ser vistas de forma cada vez mais positiva, e suas riquezas naturais como algo que as qualificavam social e economicamente. Não tardou o desenvolvimento do hábito dos banhos recreativos, sendo eles realizados pelos “passadistas” ou veranistas (Figura 1). Tratava-se, outrossim, das primeiras formas de vilegiatura, ‘prática marítima moderna’ definitivamente incorporada pelos recifenses aos finais dos oitocentos e início dos novecentos.



Figura 1: Veranistas na praia de Boa Viagem, na década de 1930; Fotografia: José Cesio Rigueira Costa;
Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife

A despeito do aumento da visitação para os banhos, até a década de 1920, o povoamento das praias ainda era escasso. O crescimento populacional e expansão do processo de valorização deu-se sobretudo depois da construção da linha férrea de carros sobre trilhos para transporte de passageiros e cargas ao longo da orla até as redondezas de onde hoje é o Pina (antiga Ilha do Nogueira), entre 1924 e 1926. A polêmica obra da “Avenida Beira-mar” (atual Avenida Boa Viagem) compõe o conjunto de obras destinadas à modernização e expansão urbana da cidade durante a década de 1920 (MOREIRA e SARAIVA, 2018), envolvendo vultosos recursos e ensejando comentários desfavoráveis por parte da opinião pública, muitos dos quais rebatidos por parte da imprensa institucional, conforme se pode verificar nos trechos a seguir extraídos de uma revista popular do período:

Ninguém ignora o que eram aquelas praias insípidas e despovoadas do Pina e Bôa Viagem. Seu terreno arenoso e cheio de amfractuosidades fazia deserer da possibilidade de adaptal-o a uma avenida [...] Tudo, entretanto, foi desprezado. Era preciso aproveitar aquelle aspecto encantador para o nosso embellezamento estheticico. E o governo, sem esquecer os moldes de absoluta economia a que se tem adstricto, lançou mãos á obra cuja conclusão não está longe. Faz gosto vêr-se a modificação surprehendente que ali se opera [...] Ao centro, enguem-se, elegantes e majestosos, os postes da “Tramways”. Construídos em cimento armado, o que é uma innovação digna de registro pela diminuição do dispendio e, sobretudo, porque, assim, resistirão ás salitrosas virações marinhas, acompanham o curso da avenida, desde a ligação da ponte do Pina, ao termino da grande arteria litoranea [...] A ansia de edificar aproveitando o aprasivel aspecto, augmenta, dia a dia, entre os particulares. Existem já, a margem da Avenida,

materiais destinados á construcção de palacetes [sic] (Trecho de matéria anônima publicada pela Revista de Pernambuco em agosto de 1924)¹

Apesar da polêmica, a construção da Avenida Beira-mar se deu em curto período de tempo e ajudou sobremaneira ao processo de valorização do lugar. A partir de então, além das riquezas naturais, as praias da cidade passaram a contar com infraestruturas que ajudaram a superar a imagem de lugar ermo ou rural. E a ligação direta com o centro da cidade possibilitou a intensificação da vilegiatura. Outro fator para isso foi a materialização dos planos de melhoria do esgotamento e abastecimento de água, ao que tornou o lugar ainda mais propício à instalação de residências. Por fim, a retirada dos trilhos e o asfaltamento (Figura 2) em concreto da antiga Avenida Beira-mar, aos fins da década de 1950, tornou o lugar ainda mais acessível.



Figura 2: Residências na Avenida Beira-mar, década de 1940; Fotografia: autor desconhecido, Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife

A partir de então, o processo de valorização se deu de forma cada vez mais forte, por meio da apropriação fundiária pelas classes mais abastadas e o conseqüente surgimento das casas de veraneios. Tratava-se de palacetes ecléticos e chalés, destinados à população mais rica, cujas características arquitetônicas os tornaram símbolos do lugar, tal como a famosa casa-navio (Figura 3), construída pelo empresário e político Ademar da Costa Carvalho. Por outro lado, as praias do Recife também foram lugar da instalação de bases e edificações militares, muitas das quais construídas depois da histórica participação do país na Segunda Guerra Mundial.

¹ A Revista de Pernambuco constituía uma espécie de veículo de propaganda do governo do Estado e, durante o período de realização da obra da Avenida Beira-Mar, publicou inúmeras matérias que visavam enaltecê-la. (REZENDE, 1997; MOREIRA e SARAIVA, 2018)



Figura 3: Antigo palacete localizado na Av. Beira-mar e conhecido por Casa-navio, na década de 1950; Fotografia: autor desconhecido; Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=440885&view=detalhes>; Acesso em: 10 de maio de 2019

No decurso do século XX, as casas de veraneio foram rapidamente substituídas por prédios modernos, atribuindo às praias o aspecto avançado e inovador cultuado até os dias atuais. Os edifícios Califórnia (1953), Acaiaca (1957) e Holiday (1957)² (Figura 4) foram os primeiros de uma série de construções onde se celebravam alguns dos principais partidos da arquitetura moderna, muitos dos quais projetados por renomados arquitetos, tais como Acácio Gil Borsoi. A partir de então, o ambiente paradisíaco da praia foi dando lugar a bairros residenciais cada vez mais consolidados, com ampla oferta de serviços, mas nem sempre providos da infraestrutura urbana necessária.

² O Edifício Holiday já foi considerado um dos marcos da arquitetura moderna Pernambucana, mas foi perdendo seu prestígio com os anos. Até o início deste ano de 2019, o edifício funcionava como um condomínio de apartamentos, onde residiam famílias de baixa renda. Contudo, ele foi objeto de um conflituoso processo de remoção dos moradores em função de inadimplência em relação aos impostos territoriais e condominiais junto a Prefeitura da Cidade do Recife, mas também em razão de uma série de problemas estruturais de energia e abastecimento. O processo de remoção gerou comoção e forte mobilização popular, dada a rapidez com que foram tomadas medidas desfavoráveis aos moradores por parte do poder executivo, da Companhia de energia elétrica do Estado e da Justiça. Cabe ressaltar que o edifício está localizado em uma das áreas mais valorizadas do bairro de Boa Viagem e é alvo de pressão por parte do mercado imobiliário e de moradores dos edifícios vizinhos.



Figura 4: Fotografia aérea de trecho da praia de Boa Viagem durante a década de 1960 com o Edifício Holiday ao fundo; Fotografia: autor desconhecido; Fonte: Reproduzido das redes sociais/Portal de notícias G1; Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/peernambuco/noticia/2019/03/21/da-inovacao-a-degradacao-holiday-representa-marco-arquitetonico-e-social-para-o-recife.ghtml>; Acesso em: 11 de maio de 2019

Um novo ciclo de valorização passou a se estabelecer a partir da segunda metade do século XX. Intensificaram-se os processos de apropriação de terras por partes das famílias mais abastadas e de especulação imobiliária, aumento da área construída e surgimento dos primeiros problemas de infraestrutura urbana (BARTHEL, 1989). Todo o setor oceânico passou a constituir um vetor de crescimento urbano e metropolização, que se foi acompanhando as praias, espalhando-se para outros municípios e resultando em uma única mancha urbana conurbada e litorânea. O crescimento populacional dos anos 1970 e 80 proporcionou a verticalização e o adensamento construtivo no lugar e, a partir da década de 1990, o espaço praiano do Recife já figurava entre uma das mais populosas e densamente povoadas áreas da cidade. Boa Viagem, em especial, firmou-se como o bairro mais verticalizado.

Segundo Silveira Júnior (2016), essa verticalização desenfreada verificada no bairro de Boa Viagem foi resultado da Lei Nº 16.176/96 que instituiu os atuais parâmetros para uso e ocupação do solo. Na referida Lei ficou determinada a redução dos coeficientes de aproveitamento do solo, mas não se considerou a taxa de ocupação, que é um elemento primordial à restrição da altura dos imóveis. Neste sentido, a referida Lei, elaborada por meio de negociação entre o Conselho de Desenvolvimento Urbano municipal e o setor imobiliário, conseguiu restringir o adensamento, mas não refreou o surgimento de imóveis com gabaritos cada vez maiores, omitindo-se dos sérios impactos ao ambiente praiano, tais como a sombra dos imóveis, o bloqueio da brisa marinha e a carga de resíduos frente a insuficiente infraestrutura de esgotamento.

4 DE “ÁREA RURAL” AO LUGAR MAIS VERTICALIZADO DA CIDADE: PRINCIPAIS PROBLEMAS SOCIAIS E AMBIENTAIS

Cabe lembrar que as praias de Boa Viagem e do Pina constituem um extenso cordão arenoso de orientação Norte-Sul, paralelo ao imponente muro de arenito (os arrecifes), “a muralha de pedra” a que Darwin se referiu quando de sua passagem pela cidade. Depois do cordão arenoso, em direção ao continente, havia ambientes de pós-praia, tais como lagoas, dunas vegetadas, gamboas e manguezal. Tratava-se, assim, de um conjunto de ecossistemas extremamente importantes para toda a dinâmica natural costeira (COSTA *et al*, 2008). O espaço praiano do Recife, portanto, é resultado de rápidas transformações, e a percepção dessas rápidas mudanças está evidente, por exemplo, em matéria publicada pelo Jornal do Comércio no dia oito de abril de dois mil e dezoito (JORNAL DO COMÉRCIO, 08/04/2018), onde se afirma que de área rural no início do século XX, o principal bairro da orla (Boa Viagem) se tornou o mais verticalizado de toda a cidade nos dias de hoje (Figura 5).



Figura 5: Orla da praia de Boa Viagem nos dias atuais; Fotografia: o autor, 2018

O rápido processo de apropriação e valorização tornou as praias lugares de extrema importância do ponto de vista social, pois passaram a constituir um dos mais representativos cartões-postais da cidade, lugar de turismo e de lazer. Por conta disso, a região já foi considerada, pelo zoneamento urbano municipal, uma unidade de conservação, a chamada Zona Especial de Proteção Ambiental 2 (ZEPA 2). Contudo, tal condição não trouxe consigo a instituição de regras consistentes de ocupação do solo, que pudessem garantir a saúde da dinâmica natural costeira. Em vez disso, o ambiente praiano foi tomado quase que anarquicamente pelo mercado imobiliário e

pela construção de equipamentos públicos e privados que têm interferido no aporte sedimentar da praia, na erosão marinha e na remoção da vegetação rasteira (COSTA *et al*, 2008).

O acúmulo de lixo na praia em decorrência da própria atividade do lazer praieiro, a instalação de equipamento públicos urbanos de lazer, as obras emergenciais contra o avanço do mar (os enrocamentos) e, sobretudo, o intenso processo de verticalização são hoje extremamente impactantes e demonstram o pouco ou nenhum cuidado em relação ao ambiente por parte dos planejadores e gestores urbanos (COSTA *et al*, 2008). Mikosz Gonçalves *et al* (2013) afirmam que, além dos recuos da linha de costa, a vegetação e o solo exposto têm preocupantemente diminuído nos últimos quarenta anos, dando lugar a superfícies recobertas por construções. Segundo os mesmos autores, a sombra das edificações também tem interferido negativamente na dinâmica natural praial.

É importante pontuar que as fortes densidades construtivas e a verticalização têm feito surgir também as ilhas de calor nos principais eixos viários do bairro de Boa Viagem, conforme demonstra Oliveira *et al* (2013). O calor é ainda intensificado pela forte emissão de gases do efeito estufa, graças ao uso desmedido do transporte individual motorizado, que diariamente ocasiona congestionamentos nas vias dos bairros de Boa Viagem e Pina. Essa situação de congestionamentos crônicos foi, em larga medida, proporcionada também pelo poder público municipal, ao privilegiar o automóvel individual no planejamento da mobilidade. Isso fica evidente na interminável abertura de vias, cada vez mais largas, muitas vezes realizadas sob o fito de atenuar o trânsito.

Algumas dessas vias, a exemplo da Via Mangue, foram sendo construídas sobre áreas inconsolidadas, aumentando a impermeabilização do solo e, com isso, o escoamento superficial, levando a episódios de alagamento. Em pesquisa onde realiza análise do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do Projeto Via Mangue, por exemplo, Almeida *et al* (2017) concluem que os referidos documentos autorizavam a supressão de vegetação de manguezal em uma área de preservação ambiental, o famoso Parque dos Manguezais, mas sem qualquer indício de compensação. Some-se a isso o fato de que a maior parte dos pequenos rios que perpassam a referida área foram canalizados, sobrecarregando seus leitos principais. O espaço praiano do Recife, portanto, foi se constituindo a despeito das características ambientais locais e o poder público não conseguiu acompanhar essas transformações em termos de ordenamento, quando não contribuiu decisivamente para o atual estado de coisas.

A forma com a qual a atividade turística vem sendo desenvolvida, por sua vez, tem também contribuído aos problemas sociais e ambientais do espaço praiano recifense. Segundo Alencar (2016), o discurso do turismo de praia na cidade do Recife surgiu a partir da segunda metade do século XX como solução à decadência econômica, sentimento compartilhado sobretudo pelas elites locais diante da diminuição de sua força política no âmbito nacional. A exploração do turismo fez do espaço praiano um território em disputas entre empreendedores, proprietários e o Estado, cada qual agindo sobre o lugar de forma muitas vezes desarticulada. O resultado, segundo Alencar (2016), foi a irrupção da ideia que pressupõe o espaço praiano como lugar de lazer democrático, justificando os vultosos investimentos governamentais em equipamentos públicos voltados ao turismo, embora a apropriação dos ganhos econômicos seja majoritariamente privada.

Neste sentido é que surgiu o Projeto Orla, inicialmente implementado por iniciativa municipal, mas que já recebeu aportes federais e hoje recebe apoio do poder Estadual. Nele se prevê a revitalização do calçadão, padronização dos serviços e melhoramentos para a maior parte dos equipamentos públicos existentes, enfatizando-se muito mais os aspectos estéticos-paisagísticos, mas muitas vezes negligenciando as necessidades dos pequenos prestadores de serviços e da população em geral. As obras previstas no Projeto pouquíssimas vezes visavam a melhoria da qualidade ambiental, dada a ênfase muito maior no embelezamento turístico. Em pesquisa onde procurava comparar os indicadores de qualidade ambiental na praia de Boa Viagem, Silva *et al* (2018) apontam que não houve melhorias nos últimos dez anos. Em vez disso, no que diz respeito aos equipamentos e serviços públicos, houve piora.

A despeito das tentativas de ordenamento e padronização, o turismo no espaço praiano ainda é desordenado e, nos trechos mais populares, a praia e o calçadão são fortemente disputados pelos territórios do comércio informal. Além disso, segundo Barbosa (2010, p. 181 e 182), os mobiliários existentes atualmente ao longo da praia, muitos dos quais implantados pelo próprio Projeto Orla, "não condizem com a paisagem natural e contemplativa da praia", mesmo partindo de um mesmo princípio conceitual de projeto arquitetônico. O resultado é uma paisagem descaracterizada, tomada anarquicamente por uma atividade turística desigual e pela informalidade, cujas formas têm pouca ou nenhuma relação com as dinâmicas socioespaciais concretas ou com a história do lugar.

Mas a contradição entre formas e conteúdos, bem como a descaracterização de elementos que representam a memória do lugar encontram sua melhor manifestação no conflituoso processo de construção do Parque Dona Lindu (Figura 6). Segundo Araújo (2016), sempre foi uma

reivindicação dos moradores locais a construção de um parque público em Boa Viagem, tal como o Parque da Jaqueira, na zona norte da cidade. Com exceção do longo trecho da orla, os bairros de Boa Viagem e Pina dispunham de pouquíssimas praças e espaço públicos abertos. A escassa disponibilidade de terras, dado o adensamento construtivo, não permitia outras alternativas que não fossem a apropriação de alguns poucos terrenos da União, disposto ao sul da orla, e que estavam sob a guarda da Aeronáutica. Por meio da atuação conjunta de uma associação de moradores e de alguns políticos locais, foi sugerido um contrato de comodato entre município e União para a construção de um parque, ao que foi respondido com a cessão dos terrenos por parte do Ministério do Planejamento. Contudo, o projeto para o parque, elaborado pelo famoso arquiteto Oscar Niemeyer, propôs uma grande edificação de função cultural (um teatro e uma sala de exposição), sem muita referência à paisagem natural e histórica da praia, contrapondo-se ao desejo dos moradores, que era o de uma área verde e contemplativa.

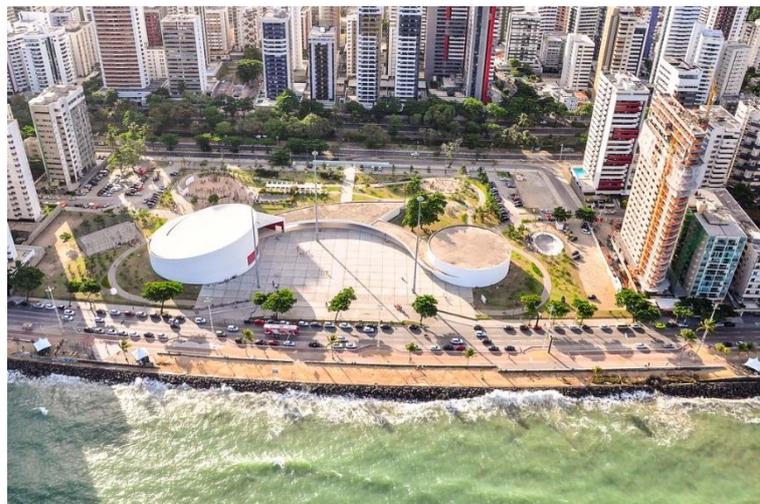


Figura 6: Fotografia aerea do Parque Dona Lindu, bairro de Boa Viagem, 2013; Fotografia: Luciano Ferreira; Fonte: Galeria Prefeitura da Cidade do Recife; Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/prefeituradorecife/8498157704>; Acesso em: 10 de maio de 2019

O Parque Dona Lindu frustrou muito moradores inicialmente, e a despeito de hoje possuir uma oferta cultural consistente e um grande uso nos fins de semana, muitos ainda se queixam de sua subutilização. A pouca visitação durante a semana e a grande quantidade de concreto, em vez de árvores, ainda hoje geram polêmicas sobre o papel deste espaço público para o bairro. Por outro lado, é necessário considerar que a referida “subutilização” está longe de ser um problema exclusivo do Dona Lindu. Outros parques e praças da cidade tem demonstrado um certo grau de abandono, seja pelo pouco uso dos moradores locais ou pela falta de manutenção pública.

Acreditamos que os espaços públicos, de uma maneira geral, têm sido gradativamente abandonados também em função do atual processo de fragmentação do espaço e da difusão de um estilo de vida entre-muros (SANTOS, 2018), que se apoia na generalização do sentimento do medo e no enclausuramento residencial.

O sentimento do medo, aliás, tem sido cada vez mais disseminado entre os moradores dos bairros de Boa Viagem e Pina. E isso não tem acontecido por acaso, pois trata-se de dois dos bairros com maior número de registros de crimes da cidade. Esses crimes e o contexto violência, de um modo geral, são ocasionados pelos conflitos decorrentes da profunda desigualdade que sempre existiu naqueles bairros (Figura 7), problema social que se constituiu na esteira do processo de apropriação capitalista do solo, que relegou aos mais pobres a carga de viver nos piores lugares e, ao mesmo tempo, assistir a riqueza à sua porta, sem usufruí-la.



Figura 7: Localidade do “Bode”, no bairro do Pina, em 1979; Fotografia: Socrates; Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife; Nota: O Bode constitui ainda hoje uma das maiores localidades pobres entre os bairros constituintes do espaço praiano do Recife, localizada em área valorizada, com edifícios de luxo, hotéis e shopping center.

A coexistência entre a pobreza extrema das ocupações irregulares e a opulência dos edifícios luxuosos finda sempre em conflitos, muitos dos quais respondidos pelo Estado e seus aparelhos de repressão de maneira discricionária e preconceituosa. Na perspectiva de resolver a um problema social de fundo histórico (porque corresponde a uma questão de classe) e geográfico (porque diz respeito também as diferentes formas de ocupação do solo), o Estado insiste em mais policiamento e em um tratamento militarizado da desigualdade. Por outro lado, o Estado também consente ao surgimento de estratégias defensivas por parte da população mais abastada, mediante a irrupção de sistemas de defesa e profissionais de segurança privados.

Fica evidente, portanto, que a constituição de problemas sociais e ambientais percebidos e vividos no espaço praiano estão relacionados as atuais formas de apropriação, valorização e consumo desiguais do espaço, mas também às ações de planejamento e gestão urbanas. O Estado acaba tendo um papel lamentavelmente importante para o aumento desses problemas porque sua atuação está fortemente circunscrita àquilo que é imposto pelo anárquico poder do mercado imobiliário, pela dinâmica político-eleitoral, mas também pelo restrito conhecimento geográfico e histórico sobre o lugar de que dispõem os tomadores de decisão. E esse último ponto requer uma reflexão final.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS: DESAFIOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO

O processo histórico de produção do espaço praiano no Recife e a atuação de seus diferentes agentes demonstram que os planos e projetos para os bairros que compõem o referido espaço são elaborados a partir de pouco e fragmentado conhecimento históricos e geográfico sobre o lugar. E a maior prova disso tem sido as atuais propostas em circulação no conflituoso processo de revisão do Plano Diretor. Sabe-se que este instrumento da política urbana, instituído pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01), tem por objetivo o estabelecimento de diretrizes para o desenvolvimento urbano, bem como os mecanismos para sua promoção e monitoramento, devendo ser revisado a cada 10 anos. A ideia é que, de tempos em tempos, a cidade consiga diagnosticar suas dinâmicas sociais e espaciais, delinear suas demandas e planejar seu futuro, garantindo a participação popular. Ao menos em tese, a formulação e as periódicas revisões deste plano requerem um diagnóstico científico que permita conhecer profundamente as referidas dinâmicas, e não apenas descrever sinteticamente seu presente. Assim, compreender a produção do espaço é essencial e esses diagnósticos não podem prescindir desta etapa.

A proposta atualmente em discussão já conta com um volumoso estudo ao mesmo tempo preliminar e propositivo, elaborado muito rapidamente por um consorcio de empresas contratada, em que são apresentadas inúmeras informações sociais, ambientais, políticas, históricas e geográficas sobre a cidade (DIAGONAL e JW URBANA, 2018). Contudo, além de copiosa e fragmentada, essas informações não buscam compreender de fato a produção do espaço praiano, mas tão somente expor de maneira exaustiva e desarticulada um conjunto de dados. O que há de mais sistemático no documento, talvez, sejam os esquemas de compartimentação sintética do espaço, muitos dos quais construídos apenas com base nos atuais perfis construtivos,

infraestruturais, de renda e de condições sociais dos moradores no território, expressos em forma de mapas.

A tradição pragmática de compartimentação sintética do espaço relegada pelo urbanismo moderno, e que ainda hoje viceja entre os formuladores de estudos e planos para a cidade, muitas vezes não os leva a atentar para os movimentos e processos inerentes a produção do espaço. Além da geografia e da história das cidades serem tomadas separadamente. Essa mesma tradição relegou para as atuais práticas de planejamento e gestão a “visão de sobrevoo” de que fala Souza (2007). Isto é, uma limitação metodológica muito comum entre as disciplinas espaciais (das quais se inclui a própria Geografia), para as quais o *loci* de construção discursiva foi sempre o Estado, e cuja característica mais evidente ainda tem sido a análise das sociedades e de seus espaços a partir de uma perspectiva “distante”, “do alto”, sem considerar o seu cotidiano, seus saberes e, sobretudo, suas memórias.

Some-se a isso tudo o forte corporativismo e monopólio que exercem os arquitetos e urbanistas nas atividades de planejamento urbano no Brasil (SOUZA, 2010). Assim, em vez de garantir a multidisciplinaridade, compreendendo e intervindo nos espaços urbanos com a devida profundidade, foca-se muito mais nos desafios e possibilidades existentes no presente de então, atentando-se apenas para as perspectivas de intervenções físicas e de regulação urbanística, sem muito cuidado com as transformações inerentes à apropriação, valorização e consumo do espaço. Com efeito, isso os leva a não perceber, em se tratando do espaço praiano do Recife, às diferentes representações sociais das praias durante a história, a incorporação de hábitos que redimensionaram o seu valor, sua conflituosa apropriação por parte das classes mais abastadas e os vertiginosos processos de valorização e consumo protagonizados pelo mercado imobiliário e pelo turismo, cujas consequências são os supracitados problemas sociais e ambientais.

7 REFERÊNCIAS

ALENCAR, S. L. **Do sal e do sol: práticas turísticas e conflitos sociais na construção de um espaço turístico: Boa Viagem-PE (1950)**. 2016. Dissertação (Mestrado em Mudança Social e Participação Política) - Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

ALMEIDA, I. M. S; BELTRAME, L. T. C; MAIA, F. J. F. Projeto Via Mangue: supressão de área de preservação permanente em Recife/PE. In: **Anais do 8º Fórum Internacional de Resíduos Sólidos**: Curitiba: UTPR. p. 1-11, 2017.

ARAÚJO, R. C. B. **As praias e os dias**: história social das praias do Recife e de Olinda. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007a

_____. A vida ao ar livre: os banhos de rio, de mar e de sol. **CLIO: Série História do Nordeste** (UFPE), v. 2, p. 155-184, 2007b

ARAÚJO, F. A. **Para além do concreto armado**: os embates da implementação do Parque Dona Lindu. 2016. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

BARBOSA, A. C. M. A. **Imagens, paisagem e situação**: análise visual da orla da praia de Boa Viagem. 2010. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

BARTHEL, S. G. A. **Sociedade de classes, espaço urbano diversificado**: a faixa de praia do Recife. 1989. Dissertação (Mestrado) - Mestrado em Economia e Sociologia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1989.

CASTRO, J. **Ensaio de Geografia Humana**. 5.ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1969

CORBIN, A. **Território do vazio**: a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

COSTA, M. F; ARAÚJO, M. C. B; SILVA-CAVALCANTI, J. S; SOUZA, S. T. Verticalização da praia da Boa Viagem (Recife, Pernambuco) e suas consequências sócio-ambientais. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, v. 8, n. 2, 233-245, 2008

COSTA, F. A. P. **Arredores do Recife**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981

DANTAS, E. W. C. O Mar e o Marítimo nos Trópicos. **GEOUSP Espaço e Tempo**, n. 15, p. 63-76, 2004.

_____. **Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

_____. Incorporação do lado mar à Geografia das metrópoles nordestinas. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 35, n. 3, p. 380-396, 2015. DOI: [10.5216/bgg.v35i3.38830](https://doi.org/10.5216/bgg.v35i3.38830)

DANTAS, E. W. C. PEREIRA, A. Q. *Reflexões sobre a vilegiatura marítima nos trópicos*. In: DANTAS, E. W. C. et al (orgs). **Turismo e imobiliário nas metrópoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

DIAGONAL e JW URBANA. **Diagnóstico propositivo do plano diretor, da lei de parcelamento e da lei de usos e ocupação do solo**. Secretaria de Planejamento Urbano/Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, 2018

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. Diário nos bairros: Avenida Boa Viagem, uma via que mudou o Recife (13/07/2018). Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2018/07/13/interna_vidaurbana.757255/avenida-boa-viagem-uma-via-que-mudou-o-recife.shtml> Acesso em: 17 de julho de 2018

GUERRA, A. T. **Dicionário geológico-geomorfológico**. 8.ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1993

HOUAISS, A; VILLAR, M. S; FRANCO, F. M. M. **Pequeno dicionário Houaiss da língua portuguesa**. São Paulo: Moderna, 2015.

JORNAL DO COMÉRCIO. Recife em transformação: Boa Viagem - de área rural ao bairro mais verticalizado do Recife (08/04/2018). Disponível em:

<<http://especiais.jconline.ne10.uol.com.br/recifeemtransformacao/boa-viagem-de-area-rural-ao-bairro-mais-verticalizado-do-recife/>> Acesso em: 10 de junho de 2018

MIKOSZ GONCALVES, Rodrigo et al. Urbanização costeira e sombreamento na praia de Boa Viagem, Recife-PE, Brasil. **Revista de Geografia Norte Grande**. Santiago, n. 54, p. 241-255, 2013. DOI: [10.4067/S0718-34022013000100013](https://doi.org/10.4067/S0718-34022013000100013)

MORAES, A. C. R. Beira do mar, lugar comum? A valorização e a valoração dos espaços litorâneos. **Paisagem e Ambiente - Ensaios**. São Paulo, n. 10, p. 51-69, 1997.

MOREIRA, F. D; SARAIVA, K. Dos subúrbios coloridos aos horizontes molhados: a expansão urbana do Recife nos anos 1920. In: **Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2018.

OLIVEIRA, T. H; GALVÍNCIO, J. D. PIMENTEL, R. M. M; SILVA, B. B. Uso e cobertura do solo e seus efeitos na distribuição da temperatura de superfície em área urbana. **Revista Brasileira de Geografia Física**. Recife, v. 6, n. 6, p. 1598-1616, 2013.

REVISTA DE PERNAMBUCO, **A Avenida Beira-mar**, Ano 1, Número 11, agosto de 1924.

REZENDE, A. P. **O Recife: histórias de uma cidade**. 2.ed. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2005.

_____. **(Des)encantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte**. Recife: Fundarpe, 1997.

SANTOS, O. A. A. Diferenciação espacial: contribuição ao estudo de processos na cidade contemporânea. **Revista GeoUERJ**, n. 33, p. 1-21, 2018. DOI: [10.12957/geouerj.2018.25085](https://doi.org/10.12957/geouerj.2018.25085)

SILVA, T. S; TRIBST, A. L; CARDOSO, A. T. P; MALINCONICO, N. Comparação de indicadores de qualidade ambiental na praia de Boa Viagem (Pernambuco) nos anos 2008 e 2018. **Revista Geama: ciências ambientais e biotecnologia**. v.4, n. 3, 28-37, 2018.

SILVEIRA JÚNIOR, R. S. **A regulação urbanística no ordenamento do espaço urbano: os impactos da Lei 16.176/96 no bairro de Boa Viagem, Recife/PE**. 2016. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

SOUZA, M. L. Da 'diferenciação de áreas' à 'diferenciação socioespacial': A 'visão (apenas) de sobrevôo' como uma tradição epistemológica e metodológica limitante.". **Cidades** (Presidente Prudente), v. 4, p. 101-114, 2007.

_____. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 6.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.