

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
DÁCIO DA SILVA OLIVEIRA

**A RECONFIGURAÇÃO SOCIO-ESPACIAL NA
COMUNIDADE BACARDI: RESULTADO DO
PLANEJAMENTO URBANO OU DOS EMPREENDIMENTOS
IMOBILIÁRIOS?**

RECIFE-PE
NOVEMBRO /2012

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
DÁCIO DA SILVA OLIVEIRA

**A RECONFIGURAÇÃO SOCIO-ESPACIAL NA
COMUNIDADE BACARDI: RESULTADO DO
PLANEJAMENTO URBANO OU DOS EMPREENDIMENTOS
IMOBILIÁRIOS?**

Trabalho de Graduação II, desenvolvido pelo aluno Dácio da Silva Oliveira, orientado pela Professora Doutora Ana Maria Filgueira Ramalho, e apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Damas, para o trabalho de Graduação II, ministrado pela Professora Doutora Luciana Santiago.

RECIFE-PE
NOVEMBRO /2012

Oliviera, Dácio da Silva

A reconfiguração espacial na comunidade Bacardi: resultado do planejamento urbano ou dos empreendimentos imobiliários? / Dácio da Silva Oliveira. O Autor, 2012.

117 folhas: il., fig.

Orientador (a): Profª Drª Ana Maria Figueira Ramalho

Monografia (graduação) – Faculdade Damas da Instrução Cristã. Trabalho de conclusão de curso, 2012.

Inclui bibliografia.

1. Arquitetura
2. Planejamento estratégico
3. City marketing
4. Impactos sócioespaciais
5. Impactos ambientais
6. Reconfiguração socioespacial

720 CDU (2ªed.)

725 CDD (22ª ed.)

Faculdade Damas

TCC 2012-149

Dedico aos meus queridos pais, Caitano e Marluce, que sempre me incentivaram e fizeram tudo que podiam para que eu chegasse ao termino deste curso.

Dedico aos meus irmãos, Dário e Darcione, pelo incentivo.

Dedico às irmãs Damas, que através de um projeto de filantropia me proporcionaram um ensino médio e uma faculdade sem custo algum.

Dedico a minha noiva, Juliana, que sempre me compreendeu nos momentos que precisei ficar distante dela para estudar e chegar até aqui.

Deus abençoe a todos, pois sem vocês, certamente não teria realizado esse sonho.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é o resultado de um ano de incessante busca de informação acerca da Comunidade Bacardi localizada no bairro do Pina, apoiado pelo auxílio anônimo de várias pessoas.

Todas elas de alguma maneira, contribuíram para que o trabalho fosse realizado. De forma direta ou indireta, negativa ou positiva, consciente ou inconsciente. Não me aventuro a nominar todas elas para não cometer lapsos indesejados. Porém, a cada uma delas, os meus sinceros agradecimentos.

No entanto, especialmente, devo agradecer à Comunidade Obra de Maria, pelo apoio valioso que me prestou, durante dois anos em que morei e partilhei da graça derramada por Deus na instituição.

Pessoalmente, agradeço à Prof^a. Dr^a. Ana Ramalho, que com toda a sua experiência e habilidade me auxiliou nesse longo caminho. Seus incentivos e apoio em todos os momentos me foram bastante valiosos.

Agradeço ainda, a Dr^o Félix Cantalício Sampaio de Sá, Diretor Comercial e Administrativo da empresa Hábil Engenharia LTDA, a qual foi para mim uma verdadeira escola de arquitetura.

Aos meus queridos AMIGOS de turma pelo convívio tão prazeroso e sincero. Aos mais que amigos Antônio Villaça, Charles Andrade, Hamilton Correia e Ivanildo Silva.

Aos professores que durante todo curso estiveram comigo, de modo especial à Fernando Botelho, Marcelo França, Natália Vieira e Eduardo Moura, e minha excelente e competente orientadora Ana Ramalho.

E, finalmente, agradecer a Deus por ter colocado essas pessoas no meu caminho.

"Aqueles que olham para as leis da Natureza como um apoio para os seus novos trabalhos colaboram com o Criador."

Antônio Gaudí

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar os impactos na Comunidade Bacardi, no bairro do Pina, decorrentes das recentes intervenções do poder público e de empreendedor privado neste território. Com a justificativa de uma maior fluidez no trânsito da zona sul está sendo implantado um projeto de mobilidade urbana, a Via Mangue, e com a justificativa de maior e melhor opção de centro de compras para a população recifense, foi construído o recém inaugurado Shopping RioMar, na área da antiga Fábrica da Bacardi, ambas ações pactuadas pelo poder público e empreendedor privado, evidenciando a lógica do city marketing como modelo de planejamento urbano da cidade. Os dois empreendimentos trazem interferência direta na Comunidade Bacardi, que se formou ao longo dos anos em torno da antiga Fábrica da Bacardi, cujos impactos foram avaliados nesta pesquisa. Para avaliação desses impactos utilizou-se de alguns indicadores de análise, onde foram verificados os processos de remoções e de novas moradias propostas para a comunidade afetada, a mobilidade urbana, o meio ambiente, a dinâmica imobiliária e a nova reconfiguração socioespacial, resultado de todas as intervenções em curso. Como resultado foi observado que a Comunidade Bacardi está sofrendo impactos de diversas ordens, entre eles, destaca-se a elitização do espaço urbano, e a reconfiguração socioespacial desse lugar que historicamente foi ocupado por famílias de baixa renda.

Palavras-chaves: Planejamento estratégico, city marketing, impactos sócioespaciais, impactos ambientais, reconfiguração socioespacial.

RESUMEN

Este trabajo tiene por objetivo analizar los impactos sufridos por la Comunidad Bacardi, en el barrio del Pina, decurrentes de las recientes intervenciones del poder público y de los emprendedores privados en este sitio. Con la justificativa de una más grande fluidez en el tráfico de la zona sur, está siendo implantado un proyecto de movilidad urbana, la Via Mangue, y con la justificativa de una más grande y mejor opción de centro comercial para la población de Recife, fue construido el recién inaugurado centro comercial RioMar, sito en la región de la antigua fábrica de la Bacardi, ambas acciones pactadas por el poder público y el emprendedor privado, evidenciando la lógica del city marketing como modelo de planeamiento urbano de la ciudad. Los dos emprendimientos interfieren directamente en la comunidad Bacardi, una colectividad que se formara, espaciosamente, alrededor de la supra citada fábrica, cuyos impactos fueran evaluados en esta pesquisa. Para la evaluación de estos impactos fueron utilizados algunos indicadores de análisis, donde se verificaron: los procesos de remoción y de nuevas viviendas propuestas para la comunidad, la movilidad urbana, el medio ambiente, la dinámica inmobiliaria y la nueva reconfiguración socio espacial, resultado de todas las intervenciones en curso. Como resultado, fue observado que a comunidad Bacardi está sufriendo impactos de diversos géneros, como por ejemplo, el impacto por la elitización del espacio urbano y la reconfiguración socio espacial de este lugar que históricamente fue ocupado por familias carentes.

Palabras-claves: Planeamiento estratégico, city marketing, impactos socio espaciales, impactos ambientales, reconfiguración socio espacial

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA

FIGURA 1: Perspectiva do projeto Novo Recife.....	36
FIGURA 2: Cidade da Copa.....	38
FIGURA 3: Cidade da Copa fase 1.....	38
FIGURA 4: Cidade da Copa fase 2.....	39
FIGURA 5: Cidade da Copa fase 3.....	39
FIGURA 6: Cidade da Copa fase 4.....	40
FIGURA 7: Bairro da Várzea.....	41
FIGURA 8: Percurso completo do Projeto Via Mangue.....	42
FIGURA 9: Área de estudo e entorno.....	45
FIGURA 10: Área de estudo com o perímetro da antiga Fábrica da Bacardi.....	45
FIGURA 11: RECIFE - O Pina em dia de sol (1928).....	46
FIGURA 12: Paróquia do Pina.....	48
FIGURA 13: RECIFE - Obras no Pina, em 1929.....	48
FIGURA 14: Casario ao lado do Shopping.....	50
FIGURA 15: Vista panorâmica Manguezal do Pina.....	51
FIGURA 16: Manguezal do Pina.....	51
FIGURA 17: Área da antiga fábrica da Bacardi.....	52
FIGURA 18: Área da antiga fábrica da Bacardi.....	52
FIGURA 19: Ruas não pavimentadas no bairro do Pina.....	55
FIGURA 20: ÁREA EM ESTUDO – GABARITOS.....	55
FIGURA 21: Mobiliário urbano.....	56
FIGURA 22: Vista panorâmica das palafitas junto ao manguezal.....	57
FIGURA 23: Mapa de zoneamento da área em estudo.....	58
FIGURA 24: Vista área da Alça de acesso a Via Mangue, Shopping RioMar.....	62
FIGURA 25: Traçados dos Projetos da Ecovia (linha tracejada) e do Metrô S.M.I.L.E.	63
FIGURA 26: Traçado da Via Verde Expressa Elevada.....	64
FIGURA 27: Projeto da Linha Verde.....	65
FIGURA 28: Alternativa 1 de traçado para a Via Mangue.....	66
FIGURA 29: Alternativa 2 de traçado da Via Mangue.....	66

FIGURA 30: Alternativa 3 de traçado da Via Mangue	67
FIGURA 31: Projeto Via Mangue	68
FIGURA 32: Localização do empreendimento Via Mangue	69
FIGURA 33: Localização do túnel Josué de Castro	69
FIGURA 34: Comunidade Bacardi com delimitação das áreas a serem relocadas e área de relocação.....	70
FIGURA 35: RioMar Shopping	72
FIGURA 36: Área de implantação do Shopping RioMar	73
FIGURA 37: Primeiros passos das obras do Shopping RioMar	73
FIGURA 38: Fábrica da Bacardi.....	74
FIGURA 39: Traçado da Via Mangue e localização das áreas de remoção	77
FIGURA 40: Relocação da comunidade Beira Rio no trecho da Comunidade Bacardi	78
FIGURA 41: Palafitas na Comunidade Bacardi.....	80
FIGURA 42: Protesto por moradia no bairro do Pina	80
FIGURA 43: Condomínio Via Mangue	82
FIGURA 44: Condomínio Via Mangue I	82
FIGURA 45: Antes e depois: as palafitas e o conjunto Via Mangue I.....	83
FIGURA 46: Moradora do conjunto habitacional Via Mangue	84
FIGURA 47: A implantação de novos edifícios próximos ao Shopping RioMar.....	86
FIGURA 48: Residência vendida por 80.000,00 antes do Shopping.....	87
FIGURA 49: Residência vendida Após o Shopping por 400.000,00.	87
FIGURA 50: Residência na comunidade Bacardi antes do Shopping.....	87
FIGURA 51: Residência Após o Shopping recebe placa de Aluga-se.	87
FIGURA 52: Localização da ponte sobre a lagoa do Encanta Moça até 250 metros antes da ponte sobre a lagoa	88
FIGURA 53: Vista esquemática do seguimento sobre a Lagoa Encanta Moça.....	89
FIGURA 54: Alça da Ponte Paulo Guerra	90
FIGURA 55: A circulação do Pina após Shopping RioMar	91
FIGURA 56: Protesto durante a inauguração da nova alça da Via Mangue	92
FIGURA 57: Obras de retirada do canteiro central da Av. Domingos Ferreira.....	93
FIGURA 58: Obras de retirada do canteiro central da Av. Domingos Ferreira.....	93
FIGURA 59: Construção da Alça da Ponte Paulo Guerra	95
FIGURA 60: Concreto no Mangue	95

FIGURA 61: Pescadores da equipe do projeto Amigos do Manguê.....	97
FIGURA 62: Amigos do Manguê na Realização da limpeza do manguezal do Pina.....	98
FIGURA 63: Manguezal do Pina no perímetro do Shopping.....	99
FIGURA 64: Lixo no Manguezal.....	99
FIGURA 65: Imagem do grupo Amigos do Manguê.....	100
FIGURA 66: Ponta de Ala.....	101
FIGURA 67: Ponta de Ala com ligação de esgoto.....	101
FIGURA 68: Shopping RioMar e torres empresariais.....	102
FIGURA 69: A nova paisagem urbana da Comunidade Bacardi.....	103
FIGURA 70: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 1951.....	104
FIGURA 71: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 1975.....	104
FIGURA 72: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 1986.....	105
FIGURA 73: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 2002.....	105
FIGURA 74: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 2005.....	106
FIGURA 75: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 2007.....	106
FIGURA 76: Av. Dr. Dirceu Tucano Veloso de Brito antes do Shopping.....	107
FIGURA 77: Av. Dr. Dirceu Tucano Veloso de Brito depois do Shopping.....	107
FIGURA 78: Av. Jamil Asfora antes do Shopping.....	107
FIGURA 79: Av. Jamil Asfora depois do Shopping.....	107
FIGURA 80: Vista panorâmica das palafitas junto ao Manguezal.....	108
FIGURA 81: Vista panorâmica do Shopping RioMar e torres empresariais na área em estudo.....	108
FIGURA 82: Área da antiga fábrica da Bacardi.....	108
FIGURA 83: Inserção do Shopping RioMar e torres empresariais na área em estudo.....	108

QUADROS

QUADRO 01: Metodologia de pesquisa.....	75
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- APP** – Área de Preservação Permanente
- BNH** – Banco Nacional da Habitação
- ECOS** – Associação Ecológica de Cooperação Social de Pernambuco
- EMBRAPA** – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
- FERU** – Fórum de Reforma Urbana
- FNHIS** – Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social
- GRCT** – Grande Recife Consórcio de Transporte
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IDH** – Índice de Desenvolvimento Humano
- IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- RIMA** – Relatório de Impacto Ambiental
- RPA6** – 6º Região Político-administrativa do Recife
- RMR** – Região Metropolitana do Recife
- SEI** – Sistema Estrutural Integrado
- ONG** – Organização Não Governamental
- PAC** – Programa de Aceleração do Crescimento
- PAD** – Pesquisa por Amostra Domiciliar
- PRAV** – Projeto de Revitalização de Área Verde
- PCR** – Prefeitura da Cidade do Recife
- PNDU** – Política Nacional de desenvolvimento Urbano
- SSA** – Setor de Sustentabilidade Ambiental
- S.M.I.L.E** – Sistema de Metrô Integrado Leve Elevado
- UFPE** – Universidade Federal de Pernambuco
- UPE** – Universidade de Pernambuco
- ZEIS** – Zona Especial de Interesse Social
- ZEPA** – Zona Especial de Proteção Ambiental
- ZAN** – Zona de Ambiente Natural
- ZAC** – Zona de Ambiente Construído
- ZUP** – Zona de Urbanização Preferencial
- UNICAMP** – Universidade Estadual de Campinas

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA

AGRADECIMENTOS

EPÍGRAFE

RESUMO

RESUME

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1. O PLANEJAMENTO URBANO BRASILEIRO	19
1.1. A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E SUAS CONSEQÜÊNCIAS	19
1.2. A ORIGEM DO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL	22
1.2.1. Do planejamento Higienista ao Planejamento Participativo	22
1.2.2. A participação popular culmina na elaboração do Plano Diretor	25
CAPÍTULO 2. O CAPITAL IMOBILIÁRIO COMO PROTAGONISTA DO DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES	29
2.1. OS PRINCÍPIOS DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS	29
2.2. O CAPITAL IMOBILIÁRIO E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RECIFE	34
2.2.1 Novo bairro no Cais José Estelita	34
2.2.2 Projeto Cidade da Copa em São Lourenço da Mata	37
2.2.3 Projeto Via Mangue	41
CAPÍTULO 3. A “COMUNIDADE BACARDI” NO BAIRRO DO PINA: SUA CONFIGURAÇÃO SOCIO-ESPACIAL	44
3.1. LOCALIZAÇÃO	44
3.2. A ORIGEM DA FORMAÇÃO URBANA DO BAIRRO DO PINA E DA COMUNIDADE BACARDI	46
3.3 PONTOS PRINCIPAIS DA PAISAGEM URBANA DA COMUNIDADE BACARDI	50
3.4 A FORMAÇÃO DA COMUNIDADE BACARDI	53
3.5. PROBLEMAS E POTENCIALIDADES DA COMUNIDADE BACARDI	54

3.6. O PLANEJAMENTO MUNICIPAL PARA A ÁREA DO PINA	58
CAPÍTULO 4. A COMUNIDADE BACARDI: SUA RECONFIGURAÇÃO SOCIO- ESPACIAL	61
4.1. OS EMPREENDIMENTOS PREVISTOS COMO VETOR DE TRANSFORMAÇÃO.....	61
4.1.1. Projeto Via Mangue.....	62
4.1.2 Projeto Shopping RioMar	70
4.2 OS IMPACTOS DOS EMPREENDIMENTOS NA COMUNIDADE BACARDI ..	75
4.3. REMOÇÕES E REASSENTAMENTOS HABITACIONAIS	76
4.4. MORADIA.....	79
4.5. DINÂMICA IMOBILIÁRIA.....	85
4.6. MOBILIDADE URBANA.....	87
4.7. MEIO AMBIENTE	93
4.8. CONFIGURAÇÃO SOCIO-ESPACIAL	102
CONSIDERAÇÕES FINAIS	109
REFERÊNCIAS.....	111

INTRODUÇÃO

Este trabalho foi elaborado com o objetivo de analisar as novas tendências do processo de planejamento urbano. Cada vez mais ele vem sendo incorporado nas cidades brasileiras. Esse modelo, conhecido como planejamento estratégico, que parece estar longe de responder aos problemas resultantes do processo de urbanização brasileira, consegue interferir nos aspectos sociais, econômicos e culturais da sociedade.

O acelerado processo de urbanização ocorrido no Brasil é relativamente recente. Esse processo se deu a partir do século XIX mediante o grande ciclo de expansão das migrações internas, inicia-se assim um conjunto de mudanças estruturais na economia e na sociedade brasileira. Os dados do censo de 1940 mostram que apenas 31,2% da população brasileira, até então, ocupavam as áreas urbanas. Nas décadas seguintes observou-se um acelerado crescimento da urbanização no país. Somente a partir da década de 70 registrou-se uma população urbana superior à rural, 55,9%. Esse processo de migração se deu pelo fato desses centros urbanos terem o domínio das atividades agrícolas, a centralização dos principais serviços públicos e os serviços ligados à importação e exportação.

Na maioria das cidades brasileiras também ocorreu esse processo migratório que propiciou também vários problemas como: ausência de um sistema de abastecimento de água, energia elétrica, transporte público, saneamento básico e programas de saúde, causando à população, uma série de doenças, e outros problemas decorrentes da urbanização.

Para tentar minimizar os efeitos desse processo, surgiram as primeiras iniciativas de planejamento urbano no Brasil no início do século XX, cujo objetivo era melhorar as condições de vida do povo, dando prioridade ao combate das doenças e pragas que o assolavam. A iniciativa foi chamada de Planejamento Higienista, baseada na intervenção de médicos sanitaristas. Depois os engenheiros e técnicos foram os protagonistas do planejamento urbano. Além de buscar resolver os problemas de saneamento e mobilidade na cidade, também se preocupavam com o padrão construtivo das moradias.

Uma das características do início do século XX foi o melhoramento e o embelezamento das construções. Uma época marcada pela demolição de cortiços e residências insalubres, e conseqüentemente a remoção da população pobre para outras áreas da cidade. Além da promoção do alargamento de vias para melhorar a circulação (PECHMAN, 2002).

Numa fase posterior, a cidade começou a apresentar problemas, como o desemprego e a criminalidade oriundos de uma desestruturada sociedade que apenas pensava em sanar problemas voltados para a estrutura física da cidade, não se importando com as pessoas. Mediante a este conjunto de fatores que envolvia também, os problemas sociais, surgem vários planos na época para responder a essas questões, mas que não eram cumpridos.

Com o passar dos anos, os problemas urbanos ganhavam novas dimensões. Muitas outras tentativas de planos foram surgindo com variadas denominações: Plano Diretor, Planejamento Integrado, Plano Urbanístico Básico, Plano Municipal de Desenvolvimento, entre outros. No entanto, foi durante o regime militar que a atividade de planejamento urbano no Brasil mais se desenvolveu. As diretrizes foram dadas pela Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU, prevista no II Plano Nacional de Desenvolvimento, elaborado em 1973, no Governo Geisel. Mais tarde foi criada a Comissão Nacional de Política Urbana e Regiões Metropolitanas, incorporando essas regiões ao planejamento urbano. Nesse contexto, observou-se que o Brasil tinha um sistema e diretrizes de planejamento que vigoraram até a década 1980. Muitos planos foram feitos e os escritórios técnicos de consultoria de planejamento se multiplicaram. Porém, a maior parte desses planos foram elaborados por especialistas pouco engajados na realidade sociocultural local. A população não participava, nem era ouvida, muito menos os técnicos municipais (MARICATO, 2000).

É Com o início do processo de redemocratização da sociedade brasileira que se começa a pensar em novos formatos de planejamento urbano no Brasil. Foi uma resposta às reivindicações do Fórum de Reforma Urbana – FERU, que iniciou um processo da defesa de uma agenda de reforma urbana, cujo objetivo, entre outros,

era tornar as cidades menos desiguais, corrigindo as distorções urbanas, fruto do seu processo de urbanização.

Como resultado desse processo, a Constituição de 1988 trouxe pela primeira vez na sua história um capítulo específico sobre política urbana e a criação de alguns instrumentos jurídico-urbanísticos, entre eles o Plano Diretor, o qual ganhou a função de instrumento básico municipal de planejamento urbano, efetivando o pleno funcionamento das funções sociais da cidade.

Em 2001, foi promulgado o Estatuto da Cidade, que regulamenta os artigos constitucionais da política urbana, além de criar outros instrumentos jurídico-urbanísticos. Entre eles, destacam-se os instrumentos de gestão democrática da cidade, onde é enfatizada a obrigatoriedade do planejamento urbano participativo, no qual o seu principal instrumento é o Plano Diretor participativo, que deve ser reflexo do desejo da sociedade nos rumos da cidade.

Apesar desses avanços constitucionais, no Brasil como nos principais países do mundo, há uma forte crítica ao planejamento urbano como resultado da ação do estado, cuja alegação é de que a sua intervenção é ineficiente e que não tem resolvido os principais problemas urbanos. E, para tanto, se faz necessária à intervenção do capital privado que é mais eficiente que qualquer intervenção estatal, conforme se baseia o pensamento neoliberal. Nesse contexto, surge um novo modelo de planejamento, o Planejamento Estratégico, também conhecido como City Marketing, ou Empreendedorismo Urbano. O planejamento estratégico segundo os seus defensores deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem às cidades submetidas às mesmas condições e desafios das empresas.

Dentro dessa concepção, a nova questão urbana teria como nexos centrais a problemática da competitividade urbana. Isso tem implicado principalmente na competição pelo investimento do capital e pela atração de novas indústrias e negócios. Uma de suas ideias mais difundidas é que a cidade é uma mercadoria, uma empresa ou uma pátria a ser vendida num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda. Dessa forma, o planejamento

estratégico se impõe como uma ferramenta determinante dentro do processo de planejamento e gestão das cidades (VAINER, 2000).

Dentro dessa concepção, os gestores não são mais os protagonistas do destino da cidade, e sim, o capital imobiliário, justificados pela promoção da oferta de geração de emprego, de novos atrativos turísticos e, conseqüentemente, do desenvolvimento econômico. Para tanto, os planos diretores e demais legislações urbanas são alterados ou flexibilizados, além das concessões fiscais, que promovem sérias distorções nas cidades.

Com base neste contexto esta pesquisa buscará responder a seguinte questão: como esse modelo de planejamento urbano que se utiliza dos princípios do planejamento estratégico está ocorrendo nas nossas cidades e quais os principais impactos que esse modelo tem trazido para ela e suas populações?

Como objeto de estudo para esta pesquisa foi escolhida a área denominada “Comunidade Bacardi”, localizada no bairro do Pina. O referido bairro que integra a 6º Região Político-Administrativa do Recife (RPA6-), na Zona Sul da cidade, com área total de 616,0 (hectares), tem uma população correspondente a 27.422 mil habitantes, de acordo com o último censo do IBGE. A área, composta por uma população de baixa renda, está passando por transformações sócio-espaciais à partir da construção de alguns empreendimentos, como: Shopping RioMar, Via Mangue, edifícios empresariais, entre outros, e que pressupõe impactos de diversas ordens.

O objetivo geral deste é analisar a reconfiguração sócio-espacial da Comunidade Bacardi, no bairro do Pina, através dos impactos resultantes dos novos empreendimentos que estão sendo construídos no local. Os como objetivos específicos são: identificar os impactos das intervenções sobre a moradia, em termos da implantação do acesso a novas habitações; das intervenções sobre eventuais processos de remoção e reassentamento habitacional; das intervenções sobre a dinâmica imobiliária; analisar os projetos de mobilidade que surgiram em função destes empreendimentos; identificar os impactos das intervenções sobre o

meio ambiente; e finalmente verificar a concentração e ou dispersão dos investimentos na comunidade.

Espera-se ao final desse trabalho evidenciar ou não se os empreendimentos público/privados que se apresentam como eixos de desenvolvimento das cidades, também são promotores quanto às mudanças do uso do solo, da valorização excessiva da terra, da especulação imobiliária, de processos de remoção e da “expulsão branca” da população, processo que ocorre a partir da compra e venda de imóveis por valores irrisórios para serem transformarem-se em grandes edifícios, além de ameaças ao meio ambiente, entre outros fenômenos.

Esta pesquisa foi realizada através de uma metodologia elaborada pelo Observatório das Metrópoles IPPUR/UFRJ 2011, para avaliar os impactos dos megaeventos esportivos, no Brasil em termos da implantação de equipamentos e serviços coletivos (ampliação do acesso à moradia, da distribuição dos diferentes grupos sociais na cidade, identificando eventuais processos de diferenciação, segmentação e segregação urbana) e dos impactos ambientais decorrentes destas intervenções. Para esta pesquisa a metodologia foi adaptada ao objeto de estudo.

Foram definidos os seguintes critérios de análise: Consulta bibliográfica, documental e de campo através das seguintes etapas: levantamento de dados primários, entrevistas com a população local, com responsáveis pelos empreendimentos, técnicos da prefeitura, entre outros, e; levantamento de dados secundários através de: pesquisa nas legislações urbanísticas, ortofotocartas, registros fotográficos, consultas a livros, revistas, jornais, artigos científicos, entre outras fontes que tragam informações, ideias de diversos pesquisadores sobre o objeto de trabalho e relatórios técnicos.

Serão analisados os seguintes impactos: das intervenções sobre a moradia, para isso analisaremos o perfil socioeconômico da população da área, no processo de ocupação do bairro e também o perfil da população prevista devido aos novos empreendimentos; em termos da implantação do acesso a novas habitações identificaremos a localização e o valor dos empreendimentos previstos; das intervenções sobre eventuais processos de remoção e reassentamento habitacional;

das intervenções sobre a dinâmica imobiliária; analisar os projetos de mobilidade que surgiram em função destes empreendimentos; identificar os impactos das intervenções sobre o meio ambiente, identificando os conflitos e compensações ambientais e descumprimento das legislações urbanísticas; e por fim verificaremos a concentração e ou dispersão dos investimentos na comunidade.

O trabalho foi estruturado em quatro capítulos, além das considerações finais. No primeiro capítulo, são discutidos os conceitos e teorias que norteiam o planejamento urbano. A análise é feita desde o processo de urbanização brasileiro até os dias atuais, no segundo são abordados, os princípios do planejamento estratégico, suas causas e seus efeitos, e as transformações urbanas resultantes. No terceiro, é feita uma caracterização do objeto de estudo, a Comunidade Bacardi, situada no bairro do Pina, abordando seu processo de formação urbana e seus resultados socio-espaciais. Também são apresentadas as principais demandas da população local, e as diretrizes urbanas definidas pelo Plano Diretor. Por fim, no quarto e último capítulo será realizada uma análise crítica dos empreendimentos implantados nesta área, as transformações socio-espaciais e ambientais resultantes e a nova paisagem urbana. Contudo, as considerações finais mostram a confirmação da hipótese: a de que os problemas resultantes da urbanização brasileira estão distantes de serem resolvidas mediante a forma de planejamento pontual desenvolvida atualmente.

CAPÍTULO 1. O PLANEJAMENTO URBANO BRASILEIRO

Este capítulo tem como objetivo discutir como se deu o processo de urbanização no Brasil, e os diversos modelos de planejamento urbano ao longo do tempo. Para tanto, buscará mostrar os avanços e retrocessos do planejamento urbano no país e as consequências nas cidades.

1.1. A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E SUAS CONSEQÜÊNCIAS

O processo de urbanização na história da humanidade se deu a cerca de 5.500 anos, quando na agricultura começa a se desenvolver a ideia de produção em larga escala e estocagem de excedentes. Com isso, começam a surgir as classes sociais a partir da divisão social do trabalho e a existência de uma nova forma de pensar.

A produção em larga escala implicou em novas necessidades: a construção de depósitos para estocagem do excedente, pessoas para estocar e fazer a guarda da produção, e como geralmente não produziam todo o necessário para suprir as necessidades básicas, logo, surgiram a troca de mercadoria, além de pessoas especialistas nesta atividade.

Alem do mais, toda esta estrutura não poderia mais ficar deslocada em vários centros culturais, e pra sanar este problema formaram-se espontaneamente os aglomerados em volta dos locais de culto religioso, locais em que eram feitas as invocações da benção sobre a produção. Desta forma as cidades surgiram, como fruto da divisão social do trabalho, lugar de concentração das trocas e do poder religioso (BRITO; HORTA E AMARAL, 2000).

Embora a criação das cidades seja milenar, a urbanização intensificou-se após a revolução industrial, em razão da modernização no sistema de produção. Até 1850, nenhum país possuía população urbana superior a rural. No caso do Brasil, o acelerado processo de urbanização ocorrido é relativamente recente, processo esse que se deu a partir do grande ciclo de expansão das migrações internas, e junto a isso inicia-se um conjunto de mudanças estruturais na economia e na sociedade

brasileira. Os dados do censo de 1940 confirmam que apenas 31,2% da população brasileira na época, que era de 41.236.315 habitantes, ocupavam as áreas urbanas.

O Brasil deixa de ser um país essencialmente agrícola no final da década de 1960, quando a população urbana chega a 55,9%. A mecanização das atividades de plantio e colheita no campo contribuíram para essa mudança, que expulsou enormes quantidades de trabalhadores rurais, sendo as cidades, um verdadeiro atrativo como lugares que oferecem melhores condições de vida, com mais acesso a saúde, educação e empregos.

Nas décadas seguintes observou-se um acelerado crescimento da urbanização no país, mas somente em 1970 registrou-se uma população urbana superior à rural 55,9% de acordo com o censo de 2000. Isso ocorre devido ao acelerado processo de expansão da economia cafeeira e com os primeiros vestígios de um surto de industrialização.

As grandes cidades, por concentrarem o maior número de fábricas, são as que mais atraem os trabalhadores vindos do campo. A região Sudeste destaca-se como a mais urbanizada. Entre 1970 e 1980, a expansão urbana mantém-se em níveis elevados, e no final da década, 67,6% dos brasileiros já residem em centros urbanos. (BRITO; HORTA E AMARAL, 2000).

Em 1980 os dados mostravam que todas as regiões brasileiras tinham nas cidades a maioria de seus habitantes. Esse acelerado processo de crescimento das cidades começa a diminuir nos anos seguintes, porém, as áreas rurais passam a registrar um crescimento negativo pela primeira vez por, causa da redução de sua população. Entre 1991 e 1996, as cidades ganham cerca de 12,1 milhões de habitantes, o que resulta na elevada taxa de urbanização de 78,36%. O ano de 1996 é um marco da superioridade numérica da população urbana em todos os estados brasileiros.

Entre 1970 e 1980, São Paulo atinge um índice de crescimento de quase 50% e entre 1991 e 1996 um aumento de apenas 0,3% ao ano. De 1996 a 1999, continua apresentando crescimento menor que outras capitais, como Porto Alegre e Fortaleza. Em 2000, estimativas do IBGE indicam um crescimento populacional de

pouco mais de 230 mil habitantes, ou seja, de 17.325.036 milhões de habitantes em 1999, para 17.559.031 em 2000.

Segundo Lima (2003), o surgimento de novas alternativas de trabalho nos setores de prestação de serviços, construção civil, comércio e área social têm contribuído para reter o morador no campo. A quantidade de empregos não-agrícolas criados na zona rural aumenta 35% entre 1990 e 2000, o que equivale a 1,2 milhão de novas vagas, segundo dados da pesquisa por Amostra Domiciliar (PNAD) do IBGE 2000, da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). Isso acontece porque surgem novos negócios nas áreas rurais ligados ao turismo e ao lazer. Além disso, o campo representa uma opção para que algumas indústrias fujam dos altos custos da instalação e manutenção existentes nas cidades.

Desde o início da década de 1990, uma parcela considerável da população rural não trabalha em atividades agrícolas. Em 1990, no Sudeste, de cada cinco pessoas residentes no meio rural apenas duas estão envolvidas em ocupações agropecuárias. No período de (2000), segundo o PNAD aumenta o número de pessoas ocupadas em atividades não agrícolas. De 1992 até 1995 a proporção de trabalhadores rurais ocupados em atividades não agrícolas no Brasil passa de 20,8% para 22,8%. No estado de São Paulo, vai de 35,5% a 44,2% no mesmo período, de acordo com dados do PNAD (LIMA, 2003).

Nos países desenvolvidos, mudanças desse tipo transformaram o campo em uma extensão do urbano. A diferença no caso brasileiro, é que metade dos habitantes da área rural, cerca de 25% da população, não tem acesso a bens e serviços básicos como energia elétrica, saúde, educação e até mesmo água potável.

Em comparação com o Censo 2000, ocorreu aumento de 20.933.524 pessoas recenseadas em 2010. Esse número demonstra que o crescimento da população brasileira no período foi de 12,3%, inferior ao observado na década anterior (15,6% entre 1991 e 2000). O Censo 2010 mostra também que a população é mais urbanizada que há 10 anos: em 2000, 81% dos brasileiros viviam em áreas urbanas, agora são 84% (LIMA, 2003).

Em 2010, apenas 15,65% da população (29.852.986 pessoas) vivia no meio rural, contra 84,35% em zonas urbanas (160.879.708 pessoas). Em 2000, da população brasileira, 81,25% (137.953.959 pessoas) vivia em situação urbana e 18,75% (31.845.211 pessoas) em situação rural (COSTA, 2010).

Esse processo migratório trouxe consigo vários problemas dos quais até hoje podemos perceber seus agravantes. Dentre eles podemos destacar o aumento excessivo da pobreza, o processo de favelização, a ausência de uma rede de esgotamento sanitário capaz de atender uniformemente toda população, as cidades fragmentadas, e entre outros.

1.2. A ORIGEM DO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL

Segundo Silva (1997), o acelerado processo de urbanização gerou uma série de problemas urbanos que precisavam ser sanados por alguma ação corretiva, mediante a ordenação dos espaços habitados de forma aleatória, de onde se originou o urbanismo como técnica e ciência interdisciplinar.

Diante do exposto na Carta dos Andes (1958), o planejamento urbano é um método destinado a resolver problemas que afetam o funcionamento de uma sociedade, onde quer que ela esteja situada, em determinado período de tempo, através de uma previsão ordenada capaz de amenizar ou sanar problemas futuros.

Souza (2004), explica que planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno, que posteriormente possa representar algum tipo de ameaça, e tem o objetivo de melhorar, precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente com o intuito de melhor tirar partido de prováveis benefícios.

1.2.1. Do planejamento Higienista ao Planejamento Participativo

É notório que o processo acelerado de urbanização após a revolução industrial acarretou em diversos problemas. Algo que culminou em uma transição na organização do modo de viver urbano. A partir do crescente processo migratório,

instalou-se uma desordem em toda cidade, o que levou o poder público a realizar intervenções, inicialmente fundamentadas em princípios higienistas.

As condições insalubres dos aglomerados de pessoas, consequência do processo de urbanização, disseminaram uma grande quantidade de doenças que facilmente se proliferaram devido à falta de saneamento básico, e de infraestrutura capaz de prover melhores condições de vida para a população, (NOGUEIRA; CARVALHO, 2009).

Segundo Pechman (2002), o urbanismo no Brasil ocorreu em fases bem definidas. A primeira delas foi denominada urbanismo higienista com o objetivo geral de controlar as pragas, nos aglomerados insalubres que promoviam a sua proliferação, responsável pelas doenças dos habitantes. Como o próprio nome diz, o plano higienistas objetivava o controle das moradias, circulação, e o incentivo para mudança de hábitos, tanto na parte de higiene pessoal quanto em cuidados básicos, como não cavar poços próximos ao esgoto, entre outros. O higienismo representa ainda uma tentativa de tornar as cidades salubres e a sociedade sadia, livre das pragas que assolam a população.

Pechman (2002), diz ainda que a criação de um sistema de vias de circulação, com intuito de retirar parte dos aglomerados dos grandes centros urbanos é, portanto, um momento marcante na formação do urbano.

Como definido por Pechman (2002), a segunda fase do planejamento urbano tem um caráter mais de embelezamento. Com a população conscientizada e praticando novos hábitos de higiene e desfrutando de melhorias da cidade, isso não bastou, foram observados novos problemas, agora ligados às questões estéticas que culminaram na criação de uma mentalidade voltada para o planejamento de embelezamento. Seu intuito era tornar belas as cidades e transmitir a ideia de modernidade da época. Esta consistia basicamente na demolição de cortiços e residências insalubres, com remoção da população para outras áreas da cidade e alargamento de ruas para melhorar a circulação e a iluminação. Essas ações tinham como principal intuito a preocupação com o padrão construtivo da cidade (VILLAÇA, 1999). Leme (1999) Cita ainda que, o plano de embelezamento se limitava a

intervenções pontuais em áreas específicas na maioria das vezes no centro da cidade.

Cabe destacar que, o surgimento das favelas e ocupação de áreas de morro, estão diretamente ligados a esse momento histórico em que famílias retiradas dos centros urbanos ocupavam áreas ociosas e não habitáveis, no seu entorno para permanecer com os vínculos empregatícios que as cidades dispunham.

Na cidade do Recife, esse processo de transformação dura muito tempo e só na década de 1930 o poder público se dá conta que os mocambos (tipo de edificação miserável muito frequente nas grandes cidades) sedem lugar para as grandes edificações, mas se reagrupam de forma desordenada em outras áreas da cidade. Gominho (1998) chama essas áreas da cidade de Mucambópolis, e afirma que as mesmas já vinham há muito tempo sendo responsáveis pelos problemas da cidade, e que deveriam ser extintas. Conforme a autora, as favelas ou Mucambópolis obscureciam a modernidade da cidade, proposta pelos arquitetos e paisagistas franceses da época, indícios do que ainda acontece hoje. Antes a justificativa era a modernização das cidades e higienização, hoje são os mega eventos esportivos previstos a Copa do mundo em 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Segundo Braga (2009), a transformação ocorrida com a população de baixa renda, para uma população de alto poder aquisitivo nas áreas centrais da cidade se deu também pela criação do BNH (Banco Nacional da Habitação). Esse Banco é uma instituição responsável pela criação de condições necessárias para a formação de um mercado imobiliário no Recife.

A promoção imobiliária dá um salto na década de 1960 após a criação do BNH, que rapidamente tornou-se responsável por uma demanda de terrenos em áreas servidas por infraestrutura e equipamentos urbanos. Os bairros mais tradicionais da cidade passaram a ser alvo dos grandes empreendedores imobiliários, que tornavam formas urbanas horizontais em verticais. Devido a esse fato o preço do metro quadrado (m²) aumenta consideravelmente nestas localidades (BRAGA, 2009).

Pode-se perceber que, esta realidade não se difere dos dias atuais em que a participação do Estado na estruturação urbana é de alta relevância, porém por vezes não visa o bem comum, quando o mesmo sede áreas de seu domínio para as classes de alta poder aquisitivo, colocando-os a disposição dos promotores imobiliários privados (BRAGA, 2009).

1.2.2. A participação popular culmina na elaboração do Plano Diretor

No intuito de organizar as cidades surgiu um importante instrumento de planejamento urbano, o Plano Diretor, que a partir de um diagnóstico urbano, envolvendo todas as esferas sociais, econômicas, políticas e administrativa da cidade, tem por objetivo apresentar propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico das redes de infraestrutura e de levantamentos fundamentais para a cidade (VILLAÇA, 1999).

Segundo Pereira (2008), este instrumento surgiu na segunda metade do século XIX, para atender os países que se desenvolveram tardiamente e que após a segunda revolução industrial, passaram por um rápido processo de crescimento urbano, que os levou a uma situação alarmante devido o surgimento dos primeiros índices de falta de moradia e infraestrutura.

Diz ainda Pereira (2008), que os Planos Diretores que temos na sua forma atual surgiram na Alemanha em uma conjuntura política e econômica do seu processo de organização do estado moderno. Já no Brasil o ciclo de elaboração dos Planos Diretores entre os anos 1960 e 1970 tiveram um papel de difusão nos municípios brasileiros sobre a importância de uma legislação que lhes desse subsídio na administração do crescimento das cidades e principalmente controlar o uso do solo urbano, construindo desta forma, uma concepção de institucionalização da proposta de função social da propriedade e por outro lado estava preocupado com a população excluída do mercado formal.

O problema urbano devido à explosão dos loteamentos clandestinos nas cidades de médio porte e metrópoles se deu no final dos anos 1970 e início de 1980. Diante da necessidade de adequar a legislação urbana brasileira de instrumentos capazes de responder aos problemas habitacionais que afetavam as grandes cidades, resultou

na criação do plano de desenvolvimento urbano Lei 775/83, a fim de responder os problemas da habitação, cenário comum em grandes cidades e metrópoles. É composto de instrumentos urbanísticos e fundiários capazes de responder tais questões (PEREIRA, 2008).

A Lei 775/83 foi à primeira legislação urbanística com instrumentos da política fundiária urbana que visava a capacitação do poder público para intervir e controlar o acelerado crescimento da cidade e a valorização especulativa da terra urbana. Além disso, visa o controle do crescimento da cidade mediante a criação de instrumentos urbanísticos e pretende controlar a expulsão da população de baixa renda em função da especulação imobiliária (PEREIRA, 2008).

Com o fim do regime militar, a Lei 775/83 é abandonada e a questão urbana toma uma nova dimensão de política na agenda federal, a partir da colaboração de movimentos sociais, que tiveram uma ativa participação na elaboração da Constituição de 1988, implantando um novo conceito de alta relevância e o da função social da cidade. Além disso, é a primeira vez que aparece em uma carta constitucional um capítulo sobre política urbana (PEREIRA, 2008).

Mais tarde na década de 1980, o Fórum de Reforma Urbana – FERU, entidade criada por setores da Igreja Católica de tendências progressistas, setores não governamentais e técnicos de assessoria aos movimentos sociais urbanos, além das próprias lideranças desses movimentos iniciaram um processo de defesa de uma agenda de Reforma Urbana.

O FERU foi um dos responsáveis por algumas conquistas relacionadas à ampliação do direito à cidade, que culminou com a inserção de um capítulo específico na Constituição de 1988 - os artigos 182 e 183, que tratam da Política Urbana. Esses artigos constitucionais foram mais tardes regulamentados pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal – 10.257/2001. Os Planos Diretores e o Estatuto da Cidade incorporaram uma série de instrumentos legais para que o planejamento urbano tenha como princípio a participação da população nas decisões das cidades brasileiras, ao contrário do planejamento posto no regime militar que era definido por alguns especialistas.

O Estatuto da Cidade é uma lei que dá as diretrizes iguais e orienta o uso do solo urbano, através da criação de instrumentos e diretrizes urbanísticas para as cidades. Dentre tantos ideais, um deles é promover melhores condições de vida e uma melhor distribuição do solo edificável, pois todos têm direito a cidade e devem ser construídos para o bem da população e com a população.

O Estatuto da Cidade estabelece normas para prover o bem estar das pessoas e do lugar onde vivem e ainda, estabelecem diretrizes básicas como: todos têm direito a terra, casa, transporte, atendimento do serviço público, trabalho e lazer. E sobretudo, que todos são responsáveis pela construção da cidade através da participação em reuniões que ocorrem na comunidade, que objetiva a criação de normas que deverão ser respeitadas em todas as cidades. Na verdade o Estatuto da Cidade vem incorporar um sistema de gestão democrático, no qual a população é membro ativo na construção da cidade (ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

Está reunião de movimentos, federações de sindicatos, associações profissionais e acadêmicas e ONGs, que quase em sua maioria participantes do Fórum Nacional de Reforma Urbana, obtiveram várias outras conquistas ao decorrer desses últimos 20 anos. Dentre eles destaca-se: a criação do Ministério das Cidades em 2003; o programa nacional de regularização fundiária em 2003 - nunca visto em âmbito federal - e a criada a lei Federal 11.124/05, do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), com a proposta de eleger um marco definidor da mobilidade urbana, no Congresso Nacional. Além destes citados a cima destaca-se também a criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Habitação e do Saneamento em 2007 (MARICATO, 2011).

Mediante a tamanha quantidade de leis e decretos, é inadmissível que ainda aconteça com a maioria da população brasileira, o que constatamos, pessoas que historicamente vem sendo excluídas da propriedade formal da terra tanto no meio rural quanto no meio urbano.

No entanto, vale salientar que o poder municipal é constantemente pressionado pelo capital imobiliário - que termina por vezes cedendo e flexibilizando os parâmetros urbanísticos definidos pelo Plano Diretor - para atender aos anseios dos

empreendedores. Fica cada vez mais distante o discurso da prática. Ou seja, o Plano Diretor sugere uma cidade para todos, harmônica, sustentável e democrática, mas, a sua implementação tem visado atender aos interesses de alguns setores da sociedade.

É diante deste contexto e com a preocupação com o futuro da cidade do Recife, que foi desenvolvido este projeto de pesquisa, com o intuito de explorar os impactos positivos e negativos trazidos pelos grandes empreendimentos implantados na Comunidade Bacardi (bairro do Pina), área até então pouco favorecida pelos serviços públicos. Apesar desta área apresentar o menor IDH da cidade, conforme dados do Atlas do Desenvolvimento Humano (2010), ela vem despertando um grande interesse por parte dos empreendedores imobiliários que, viram nela, uma área desfavorecida e pouco explorada, ou seja, um alto potencial construtivo.

CAPÍTULO 2. O CAPITAL IMOBILIÁRIO COMO PROTAGONISTA DO DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES

Este capítulo tem como objetivo discutir conceitualmente a origem e a concepção do planejamento urbano com os princípios do planejamento estratégico. Também discutirá os principais efeitos e consequências para as cidades, e os principais projetos propostos e em andamento na cidade do Recife.

2.1. OS PRINCÍPIOS DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS

Os principais indutores do atual planejamento urbano estão pautados em mega projetos financiados e planejados pelo mercado imobiliário, que propõem metas para o futuro de uma cidade com ideais de modernidade que nem sempre condizem com o que realmente as mesmas demandam. Sua principal justificativa é o desenvolvimento da cidade e o “progresso”. Ideal este, que não valoriza a cidade real, nem tão pouca a população que nela reside.

Estas propostas obedecem a normas e diretrizes que são voltadas para os investidores imobiliários, que buscam atender as classes mais elitizadas da sociedade, enquanto que os pobres devem migrar para áreas mais afastadas dos grandes centros desenvolvidos. Tudo isto para não atrapalhar o planejamento previsto para estas áreas. Neste contexto cita Pereira (2008, p. 112), que “Os pobres são enunciados de forma simplista, como: a população cresceu mais do que os equipamentos urbanos, as favelas são um câncer, os cortiços precisam ser ratificados, os “pobres” o devem ser”.

Ainda segundo Pereira (2008), este modelo de planejamento que procura resolver o problema das favelas, cortiços e ocupações desordenadas escondendo-as por trás de uma bela maquiagem de modernidade, que é planejada sem pobres e sem pobreza e que passa a uma pequena minoria elitizada, um alto padrão de vida não consegue perceber a cidade real, com seus vários defeitos. Problemas como: segregação socio-espacial; a poluição dos rios, do ar, do meio ambiente; a falta de

moradia; a falta de equipamentos públicos capazes de atender de forma igualitária a demanda da população. Os demonstram a maior precariedade são: Como: transporte coletivo, os congestionamentos causados pela implantação de grandes empreendimentos em locais com infraestrutura precárias, moradias inadequadas. Todos estes constituem elementos da cidade real.

Mediante ao que nos é apresentado fica evidente que existe um envolvimento do poder público no aprofundamento das desigualdades sociais no espaço urbano. Não é diferente em qualquer cidade capitalista, o valor do imóvel está diretamente relacionado com sua localização, sendo mais caro em locais providos de uma infraestrutura urbana eficaz. O resultado do aumento do preço da terra está diretamente ligado à quantidade de investimentos feitos pelo poder público em determinadas áreas. Investimentos estes que apenas uma pequena parcela da população tem o direito de usufruir.

Alguns denominam este modelo de planejamento setorial urbano como planos diretores estratégicos que aparecem no cenário atual como uma forma de planejar o futuro das cidades (PEREIRA, 2008).

Descrevem Rezende e Ultramari (2006), que esta forma de pensar o urbano é proveniente de um instrumento denominado planejamento estratégico, que no seu sentido etimológico vem do termo estratégia, que é a arte de aplicar os meios disponíveis ou explorar condições favoráveis com vistas a objetivos específicos. Resende e Ultramari, ressaltam ainda, que o planejamento estratégico “é um processo dinâmico e interativo para determinação dos objetivos, estratégicos e de ações do município”.

A criação de um planejamento estratégico pra uma cidade está diretamente ligado a tais fatores como: a necessidade de criar estratégias que viabilizem um futuro esperado e promissor, o desejo de por fim a uma crise seja ela turística ou financeira, já que grandes eventos são formas de atrair turistas e investidores para uma cidades ou até mesmo países.

Mediante a atuação do planejamento estratégico Vainer (2000), busca mostrar que o referido modelo de planejamento se estrutura em três analogias constitutivas como: a cidade como uma mercadoria, empresa e pátria. Conforme será explicitado a seguir:

A cidade mercadoria

Para os planejadores e gestores da cidade, a mesma hoje não passa de uma mercadoria a ser vendida em um mercado competitivo em que outras cidades também apresentam produtos que a tornam vendáveis. É nesse sentido que são apresentados produtos para atrair principalmente turistas, como centros de convenções, grandes hotéis, shoppings, entre outros grandes empreendimentos. A partir disso, é criado um marketing urbano a fim de torna-la cada vez mais atrativa e desejada pelos agentes idealizadores do plano da mesma. Daí explica-se o fato dos prefeitos se comportarem como vendedores, lançando produtos que atendam os anseios de uma minoria em vista de um ideal de modernidade e desenvolvimento (VAINER, 2000).

A cidade empresa

De acordo com Vainer (2000), o planejamento estratégico municipal atribui à cidade um caráter empresarial, onde a cidade é vista como uma mercadoria, e diz ainda que esta forma de pensar a cidade esta firmada em conceitos técnicos já utilizados nas empresas. A copia deste modelo por outros municípios torna-se prioritariamente competição por capital e relevância na área da tecnologia, para facilitar o gerenciamento. A analogia cidade-empresa constitui a possibilidade de transferência do planejamento estratégico do seu território para a corporação privada. Os novos planejadores veem à cidade como uma empresa significativa, e concebê-la como um agente da economia do mercado é seu principal interesse e. Além disso, encontra neste mercado as regras os parâmetros e o modelo do planejamento além da execução de sua ações. A instauração da cidade-empresa constitui, em tudo e por tudo, uma negação radical da cidade enquanto espaço político.

A cidade pátria

Segundo Vainer (2002) para alcançar uma maior participação popular nas decisões da reestruturação das cidades, através das ações do planejamento estratégico é necessário à implementação de dois elementos fundamentais: a consciência de crise e o patriotismo de cidade.

A população precisa ter a sensação e acreditar que toda e qualquer mudança ou melhoria devem ser feitas na cidade mediante uma parceria entre o poder público e a iniciativa privada, além destes, os atores urbanos para que as decisões sejam tomadas em vista da satisfação do conjunto. No entanto, se este sentimento de crise não for suficiente, instala-se o chamado de patriotismo de cidade.

O patriotismo de cidade nada mais é do que uma estratégia que visa fazer com que a população se conscientize de que a cidade é também seu patrimônio e que os cidadãos sintam-se pertencentes a mesma. A cidade entra em uma competição nacional e internacional dentro de um projeto político que excluem seus habitantes fazendo com que se sintam inaptos a opinar nos projetos de renovação urbana. A propaganda, o ato midiático que envolve, os considerados por muitos autores, megaeventos fazem com que as pessoas acreditem que poderão usufruir de tudo que é inaugurado em sua cidade, sejam em infra-estrutura, serviços, lazer, etc. Mas na realidade não passam de meros expectadores do que ocorre, pois todo investimento e planejamento é apenas para o alcance da classe média. Fica apenas uma meta para os excluídos deste sistema: tentar alcançar o nível que lhe possibilitará se inserir em tal classe.

Além destes, no intuito de atribuir a cidade uma característica vendável e torna-la o lugar dos sonhos, surgiu o marketing urbano que se apresenta de formas diferentes em cada lugar, já que sua elaboração é seguida de um diagnóstico das características de cada cidade. após das análise das necessidades defini-se no que investir e para que público será destinado.

Diante de diagnósticos como este, podemos perceber o porque de tantos planos estratégicos quase que iguais em cidades diferentes, afinal o público a atender é sempre o mesmo - da alta sociedade, que tem as mesmas necessidades.

O governo local deve promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infraestruturas e de serviços (comunicação, serviços, oferta cultural, segurança etc.) que exerçam a atração de investidores, visitantes e usuários solventes à cidade e que facilitem suas 'exportações' (de bens e serviços, de seus profissionais etc.) (CASTELLS e BORJA, 1996).

Segundo Souza & Rodrigues (2004), o planejamento estratégico pode ser também denominado planejamento Mercadófilo, e mostra que toda esta preocupação social tende a ser deixada de lado, pois a proposta deste tipo de planejamento busca favorecer os interesses empresariais. O que a cidade usufrui mediante a esta nova forma de planejar é a capacidade de atração de investimento como: a implantar infraestrutura para mega projetos e incentivos fiscais, sem deixar de lado a ideia do Marketing Urbano que resalta a certeza da obtenção de lucros em investimentos. O autor ressaltam ainda que o que é bom para os empresários é bom para a cidade. Ou inversamente o que é atrapalho aos empresários (como um controle forte e socialmente responsável do uso) é ruim para a cidade.

Outra característica desse tipo de planejamento de cidade é a ênfase em projetos de revitalização e embelezamento de espaços que tenha alguma relevância comercial ou turística, como estações portuárias, ou até mesmo edificações históricas desativadas e etc. O problema observado não é o fato de edifícios históricos serem revitalizados ou não, mas é a forma como são feitas estas revitalizações que apenas visam um público alvo de classe média e para atrair turistas do mundo inteiro. O grande problema é que os pobres acabam sendo cada vez mais excluídos dos benefícios trazidos por estas intervenções (SOUZA e RODRIGUES, 2004).

Muitos são os incentivos para o desenvolvimento deste tipo de planejamento denominado por Souza e Rodrigues (2004), como mercadófilo. Neste sentido podemos citar o exemplo mais emblemático desse fenômeno, Barcelona, que para

sediar os jogos Olímpicos incentivou este tipo de planejamento, o provavelmente provocou a disseminação deste tipo de projeto para outros países, como o Brasil nos dias atuais.

Ainda nesta linha de pensamento em que grandes empreendimentos trazem consigo grandes transformações, vale salientar o surgimento de um movimento denominado Pedestrian Malls que coincide com o período de renovação urbana (1950-1970), em que o shopping Center aparece como uma solução para centros deteriorados da cidade atual. Esse foi o caso do Charles Center, em Baltimore; do Mile High Center, em Denver nos Estados Unidos; além de vários outros exemplos, cuja característica era a demolição de centros históricos, casas populares e mocambos, para a construção de seus grandes blocos edificadas (FERNANDO GARREFA, 2011).

No entanto este movimento cai em declínio em 1976 mediante o paradigma (cujo signo é o trator arrasa-quarteirão), pois se mostra inadequado uma vez que tenta aplicar em áreas centrais uma fórmula arrasadora, que ignora os aspectos históricos e culturais e, por vezes destruindo trechos inteiros da cidade (FERNANDO GARREFA, 2011).

2.2. O CAPITAL IMOBILIÁRIO E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RECIFE

O Recife vem sendo alvo de grandes empreendimentos, com isso assume definitivamente um novo modelo de planejamento já desenvolvido em vários lugares, o planejamento estratégico. Que justifica-se por atender ao pleno desenvolvimento econômico pelo qual a cidade e Região Metropolitana do Recife passam que podem ser vistos através dos seguintes empreendimentos:

2.2.1 Novo bairro no Cais José Estelita

Este projeto foi idealizado em um terreno de 100 mil m², que antes fora propriedade da União leilado em 2008 e arrematada por um grupo de empresas, as quais estão agora com a pretensão de construir na área torres residenciais luxo e comerciais.

Para os que defendem este projeto, salientam a importância de ocupar uma área de 100 mil m² em uma cidade carente de espaços livres edificáveis e que aparentemente está degradada e semi-inutilizada. Além disso os argumentos estão sempre apoiados na geração de emprego e renda.

Os que são contra alegam a preservação do patrimônio histórico que cederá lugar as torres super modernas para fins de interesses pessoais. Ao contrário do que pensam os empreendedores, ou seja, agentes das grandes transformações, aqueles que são contra a tais forma de ocupação do espaço urbano estão preocupados com os direitos humanos como: direito à brisa e a temperatura ambiente mais agradável nas áreas de centro, a mobilidade que será bastante afetada; à moradia; a opinar nas decisões que envolvam a coletividade e decidir em que tipo de cidade querem residir dentre outros contemplados pelo Estatuto da Cidade.

O “Novo Recife” não é um projeto de revitalização do centro, na verdade é um empreendimento imobiliário que promete dinamizar economicamente a área, aumentar o número de empregos, impostos, carros nas ruas do centro, esgotos no estuário. Na verdade não tomaram o centro da cidade como referência, pelo contrário darão para ele as costas conectando-se muito mais diretamente com o Shopping RioMar. Este projeto impõe uma dinâmica urbana externa, baseada num alto padrão de consumo ignorando suas especificidades, fragilidades e potencialidades. Este é um projeto de substituição, não de revitalização (GOUVÊIA, 2012).

O terreno destinado à construção do novo bairro na cidade, não faz parte do perímetro de proteção de bens tombados pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Por sua vez, o departamento de patrimônio da prefeitura não considera que seja sua competência a proteção desta área. Entretanto, todo patrimônio ferroviário, incluindo o cais José Estelita, é tombado no âmbito estadual.

O posicionamento da prefeitura quanto ao projeto é bastante semelhante a um empreendimento comum construído na cidade, que é analisado desarticuladamente pelos diversos parâmetros de aprovação e não como um projeto de impacto que

prevê não só medidas de impactos, como a análise integrada do interesse real do projeto para a cidade, que justifique sua realização.



FIGURA 1: Perspectiva do projeto Novo Recife
FONTE: Cristine Gouvêa, 2012.

O terreno de implantação deste mega empreendimento foi leilado em 2008 e arrematado por um grupo de empresas que rapidamente fizeram a protocolação do projeto na prefeitura às vésperas da aprovação do Plano Diretor, que inviabilizaria o projeto devido sua inclusão em área de proteção pelo novo macrozoneamento da cidade do Recife. Este projeto causou uma grande insatisfação na sociedade civil que ao sentir-se excluído do processo de transformação da cidade, busca nos órgãos competentes o apoio necessário para expor a sua oposição ao projeto (GOUVÊIA, 2012).

Em resposta a esse mega empreendimento, no dia 22 de março de 2012, foi realizada uma audiência pública entre o consórcio Moura Dubeaux e Queiroz Galvão, e os responsáveis pelo projeto e representantes junto com IPHAN, UFPE, MPPE, Fundarpe e Prefeitura do Recife, para discutir sobre o projeto de urbanização do Cais José Estelita, intitulado Novo Recife, que propõe a construção de 13 torres empresarias e residenciais de 40 pavimento.

Por fim percebe-se de fato que, o projeto é incompatível com o lugar a ser inserido e além disso, esbarra em uma fragilidade administrativa dos órgãos competentes, já que houve uma série de reivindicações da sociedade civil organizada como o Ocupe Estelita, movimento idealizado no intuito de proteger as edificações históricas que serão eliminadas com a execução deste projeto.

Este movimento denominado Ocupe Estelita tem como principal objetivo marcar a posição oposta ao projeto que pretendem construir as 13 torres ao longo da orla. É um convite à sociedade para participar e lutar pelas mudanças que a cidade precisa.

2.2.2 Projeto Cidade da Copa em São Lourenço da Mata

Dentre as propostas de intervenções para a região oeste metropolitana se destaca, no território de São Lourenço, o complexo para sediar a Copa do Mundo em Pernambuco, que será em 2014. O Terreno é de propriedade Estadual e seria destinado à construção do Polo Metropolitano Oeste nos anos 1990, cuja implantação não aconteceu. O empreendimento é uma parceria público-privada, e é o principal fator de diversas mudanças no grande Recife, com uma área de 270 hectares às margens da rodovia federal BR-408 que está sendo (COMITÊ POPULAR COPA 2014,2011).

Mais que uma arena esportiva está sendo construído uma “Cidade”. A Cidade da Copa será composta por dois núcleos de intervenções, uma arena multiuso com capacidade para 46 mil pessoas e estacionamento para seis mil veículos, um projeto imobiliário com 9 mil unidades a ser realizado em um período de até 10 anos.



FIGURA 2: Cidade da Copa
FONTE: Odebrecht, 2011.

Para que o projeto Cidade da Copa chegue a este nível de detalhamento serão necessário 4 etapas de construção, distribuída da seguinte forma:

A primeira etapa corresponderá ao período de construção: da Arena Pernambuco, a Arena Indoor; Praça da Celebração; primeira fase da parte de comércio e do centro de convenções; a rede hoteleira; o Campus Educacional; um centro de comando e controle integrado de Pernambuco e por fim o sistema viário principal.



FIGURA 3: Cidade da Copa fase 1
FONTE: Odebrecht, 2011.

Na segunda fase serão concluídos: o centro de convenções, a segunda fase do comércio e rede hoteleira, a área residencial, e a área de escritórios e escolas.



FIGURA 4: Cidade da Copa fase 2
FONTE: Odebrecht, 2011.

A terceira estará pautada na conclusão da área residencial e na expansão da área de escritórios e de escolas.



FIGURA 5: Cidade da Copa fase 3
FONTE: Odebrecht, 2011.

Na quarta e ultima fase será a consolidação da área residencial e de escritórios.



FIGURA 6: Cidade da Copa fase 4

FONTE: Odebrecht, 2011.

A Cidade da Copa e toda a proposta de ocupação que esta área continuará tendo após o período dos jogos da Copa de 2014, continuarão crescendo como a proposta de instalação da UPE (Universidade Estadual de Pernambuco), além do polo de treinamento do Clube Náutico Capibaribe. São fatores que serão a base para urbanização desta área (COMITÊ POPULAR DA COPA, 2011).

Outras intervenções para esse investimento são: as obras na Avenida Caxangá, com o intuito de criar um eixo de ligação do Recife a São Lourenço; a criação de uma estação em Camaragibe; viadutos cruzando a Avenida Agamenon Magalhães e ainda a proposta de tornar o Rio Capibaribe navegável, sendo esta última a única que já possuía um projeto, que por sinal é o que causa menor impacto na população, mais que nunca havia sido executado (COMITÊ POPULAR DA COPA, 2011).

As áreas que vem sofrendo intervenções com obras da Copa em Pernambuco atingem, inicialmente, as cidades de Recife, Camaragibe e São Lourenço da Mata.

Em Camaragibe, conforme informações da Secretaria de Planejamento, está localizada a comunidade de Cosme e Damião, que abrigará uma estação ferroviária integrada a existente para atender a demanda da arena Pernambuco.

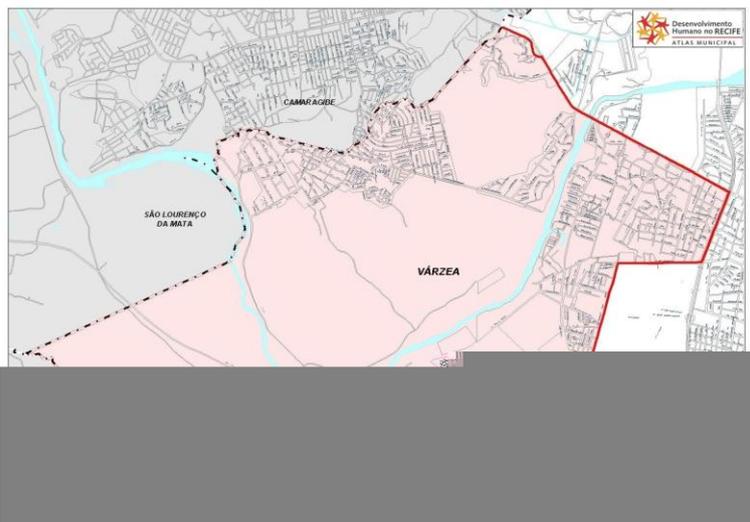


FIGURA 7: Bairro da Várzea
FONTE: Comitê Popular em Pernambuco, 2012.

Mediante a isto podemos perceber que, embora o projeto Cidade da Copa esteja sendo desenvolvido em São Lourenço da Mata, ele muda a dinâmica de toda região metropolitana do Recife.

2.2.3 Projeto Via Mangue

O projeto Via Mangue faz parte da política pública da Prefeitura da cidade do Recife que se propõe a melhorias na fluidez do trânsito da zona sul, implantando vias e possibilitando o acesso as ruas existentes para o atendimento local dos bairros de Boa Viagem, Setúbal, Pina e Brasília Teimosa.



FIGURA 8: Percurso completo do Projeto Via Mangue
FONTE: Jamildo Melo, 2009.

Dentro dessas ações há o objetivo de promover melhorias no saneamento, revitalizações do Parque dos Manguezais e melhorias habitacionais realocando populações que se encontram no traçado do projeto. A primeira etapa foi concluída em 2008. Consiste no túnel Josué de Castro e numa passarela, localizados no bairro do Pina na Avenida Herculano Bandeira, ligando a Avenida Antônio de Góes à República Árabe Unida, onde também houve melhorias em vias próximas. Existem ainda duas etapas a serem construídas, a segunda etapa com a construção de 1,5 quilômetro entre a rua Antônio Falcão, no bairro de Boa Viagem, e a rotatória do Parque dos Manguezais, prevista a conclusão para fevereiro de 2012, e a terceira etapa que objetiva construir uma alça na ponte Paulo Guerra ligando diretamente as construções das duas etapas anteriores. Essa última etapa atingirá diretamente a área desse estudo: a Comunidade Bacardi, onde, a construção dessas novas vias passará exatamente onde tal comunidade se localiza. Nesse estudo vamos nos ater, como essas ações interferem diretamente nas questões identitárias na comunidade em análise. Nas visitas feitas à Comunidade Bacardi, percebeu-se que a dúvida sobre as garantias legais de como e quando as realocações vão acontecer são muitas, onde, quando o assunto é o Projeto Via Mangue o medo de serem realocados para áreas distanciadas do bairro do Pina é colocado como um

sentimento frequente. Porém, a Prefeitura da cidade do Recife deixou claro (em Audiência Pública realizada no dia 30 de setembro de 2009) para a Comunidade em questão, que a realocação será feita para o terreno da antiga fábrica Bacardi, onde serão construídos conjuntos habitacionais (RIMA FINAL PROJETO VIA MANGUE, 2010).

Em virtude dos fatos mencionados, podemos perceber que, o capital imobiliário vem tendo um papel preponderante na transformação da estrutura de uma cidade. A partir da análise destes projetos apresentados, será feito um estudo de impacto na Comunidade Bacardi no bairro do Pina em função da implantação do Shopping RioMar e Via Mangue.

CAPITULO 3. A “COMUNIDADE BACARDI” NO BAIRRO DO PINA: SUA CONFIGURAÇÃO SOCIO-ESPACIAL

Este capítulo tem como objetivo apresentar a configuração urbana da Comunidade Bacardi, no bairro do Pina. Resultado de variados processos de ocupação urbana que se deram ao longo do tempo. Em uma área com a seguinte delimitação: no encontro da Ponte Governador Paulo Guerra com parte da Avenida Herculano Bandeira, até o início da Avenida República do Líbano, que por sua vez fecha o perímetro no encontro com a o Manguezal do Pina e conseqüentemente com o braço Sul do Rio Capibaribe.

3.1. LOCALIZAÇÃO

A área em estudo, denominada Comunidade Bacardi, está localizada no bairro do Pina, que integra a 6^o Região Político-Administrativa do Recife (RPA6-), na Zona Sul da cidade, com área total de 616,0 (hectares), e uma população correspondente a 27.422 mil habitantes, de acordo com o censo do IBGE, (2010). Esta localizado entre os bairros de Boa Viagem, Cabanga, Imbiribeira e faz limite ao norte com Brasília Teimosa, ao leste com o Oceano Atlântico, ao sul com o bairro de Boa Viagem e ao oeste com a bacia do Pina. A figura 9 apresenta a Comunidade Bacardi área de estudo e sua inserção no bairro do Pina.



FIGURA 9: Área de estudo e entorno
FONTE: ESIG com intervenção do autor, 2012

A figura a seguir expõe a área de estudo ainda com as edificações da antiga fábrica da Bacardi.



 Área da antiga Fábrica da Bacardi

FIGURA 10: Área de estudo com o perímetro da antiga Fábrica da Bacardi
FONTE: Google com intervenção do autor, 2012.

3.2. A ORIGEM DA FORMAÇÃO URBANA DO BAIRRO DO PINA E DA COMUNIDADE BACARDI

A área de estudo, Comunidade Bacardi, conhecida por este nome, por receber a Fábrica de bebidas alcoólicas de mesmo nome, esta inserida no bairro do Pina que surgiu numa ilha que antes fora, uma propriedade privada do capitão André Gomes Pina. Daí recebe o nome de seu antigo proprietário.

A ilha recebe em 1645 um forte de nome Belo Forte implantado pelos holandeses para servir como rota alternativa para o transporte de açúcar e outras mercadorias. No entanto não mais existe o forte devido as obras de melhorias desenvolvidas no porto do Recife que passou a atender toda demanda local (PERNAMBUCO DE A-Z, 2010).

A principio só uma pequena parcela da população frequentava a praia do Pina, pois o acesso era feito unicamente de barco, algo que tornou mais restrito à famílias mais abastardas que iam passar finais de semana. Mas, logo após a inauguração do primeiro sistema de esgotamento sanitário do Recife, que de 1915 que tinha sua tubulações desembocando na praia do Pina, fez com que este local perdesse status e os olhares dos veraneios (PERNAMBUCO DE A-Z, 2010).



FIGURA 11: RECIFE - O Pina em dia de sol (1928)

FONTE: Revista da Cidade, 1928.

O mau cheiro e a contaminação do mar não permitiram que as classes mais privilegiadas se instalassem nessa área. O Pina tornou-se a área da moradia dos pobres, dos mocambos, dos operários, dos sem profissão, dos que desceram do sertão na fome e não obtiveram êxito na cidade, dos rebelados e dos conformados com a situação de miséria. Foi ali inclusive que um hospital, o Hospital do Lazareto foi instalado por meio da iniciativa pública, e se destinava ao tratamento da rancenise, doença conhecida na época por “Lepra” (PORTAL ENGENHO GASTRONÔMICO, 2012).

Para Oswaldo Pereira, (2008) o primeiro surto de urbanização no bairro do Pina se deu por escravos libertos que se assentaram na área, construindo mocambos miseráveis, a medida que o Recife ia crescendo em urbanização, a praia do Pina representava um local de lazer e descanso dos ricos, e de moradia para os negros.

Outro fator que acentua esta característica de ocupação de veraneios foi o fato de o Pina acolher as vítimas de pestes e males como a lepra, no Hospital do Lazareto. No entanto fica evidente que o Pina representou por muito tempo um local de moradia para os pobres e de lazer para os ricos.

Além dos outros o segundo surto de urbanização do bairro do Pina ocorreu na década de 1920 mediante a construção da primeira ponte que interliga o Pina ao Recife. Esse processo se dá quando Boa Viagem passa a ser o local de acolhida da elite, já que a praia do Pina estava imprópria para o banho e por abrigar pessoas com doenças infectocontagiosas (PORTAL ENGENHO GASTRONÔMICO, 2012).

Ainda quanto a ocupação do bairro do Pina há registros de que em 1955, surgiu naquela localidade um núcleo de centros de prostituições (cabarés) que transforma a área em foco de prostituição, algo que somado a existência de moradias de baixa renda, diminui mais ainda o valor do solo na área

Alguns historiadores relatam que o processo de ocupação do bairro do Pina se deu quando no período do Brasil colônia a Ilha do Pina acolhia os escravos doentes vindos do Continente Africano. Segundo narra a história os escravos fingiam permanecer doentes para garantir sua estadia em terra estrangeira livre das

condições escravistas. Assim, o bairro cresceu com influências de culturas africanas, processo marcante que veio a preocupar a comunidade católica da diocese do Recife, que não tardou em tomar providencia., através da implantação da Paróquia do Pina instituída em 1932 como forma de controle social e catequético na região.

Figura 12 e 13

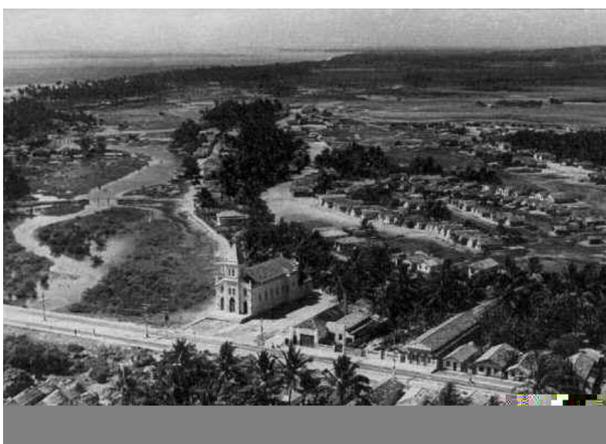


FIGURA 12: Paróquia do Pina

FONTE: Cedida por Maurício Guerra, 2012

O bairro do Pina mesmo representando um fracasso como opção de lazer intensifica sua vida social, após a construção de pontes e avenidas que facilitaram o acesso ao bairro. Uma das avenidas criadas para facilitar o acesso a esta área foi a Herculano Bandeira em 1926, que fazia a ligação da ponte com a beira-mar e em 1953, a antiga ponte do Pina recebe um novo nome, ponte Agamenon Magalhães.



FIGURA 13: RECIFE - Obras no Pina, em 1929

FONTE: Revista da Cidade, 1929.

Alguns autores afirmam que o processo de ocupação do bairro do Pina se deu a partir da desembocadura do braço sul do Capibaribe, sendo criados armazéns que serviriam para abastecer a cidade portuária de bens como o açúcar e o algodão trazidos das regiões interioranas.

Foi mediante a privilegiada situação geográfica que o bairro do Pina iniciou seu processo de urbanização, desta forma despertando os interesses políticos, econômicos e ideológicos dos atores responsáveis pela sua formação (JÚNIOR, 2001)

Apesar de a população residente no Pina não representar um número tão elevado, no período em que o porto funcionava os armazéns ali implantados representaram um forte ponto de apoio para a existência das primeiras ocupações que neste local fixavam suas raízes, afim de usufruírem dos recursos naturais abundantes no local.

Porém esta área tornou-se mais tarde um berço de acolhida da população interiorana, que se direcionavam a capital devida as intensas secas sofridas no sertão e por pessoas excluídas do processo produtivo das indústrias de cana-de-açúcar. Com a ocorrência deste fato o poder público que antes não tinha interesse na área por ser alagadiça formula um projeto de aterramento na área do Pina, tornando áreas alagadas em terra firme capaz de prover a expansão da população vinda destas áreas (JÚNIOR, 2001).

A partir da década 1960 mais um fator que propiciou mudanças no bairro, foi a chegada da Fábrica da Bacardi que gerou uma ocupação das áreas circunvizinhas, mas não chega a alterar a tipologia local, caracterizada por edificações de baixa renda em sua maioria. No entanto, esta realidade começa a mudar no ano de 2010 quando se inicia a construção do Shopping RioMar e Via Mangue. Quanto ao gabarito são residências de apenas um pavimento e duplex, que estão locadas no terreno de forma geminada e em poucos casos com afastamentos laterais. Figura 14



FIGURA 14: Casario ao lado do Shopping
FONTE: Autor, 2012.

3.3 PONTOS PRINCIPAIS DA PAISAGEM URBANA DA COMUNIDADE BACARDI

A paisagem urbana da área de estudo, destaca-se, a princípio pelo Manguezal, caracterizado pelo encontro das águas doces vinda dos rios com a água salgada do mar. A área está situada em um bairro privilegiado na bacia do Pina que apresenta dois canais que permitem a navegação durante a baixa-mar e o manguezal, local em que é praticada a pesca artesanal de peixes, caranguejos, camarões e moluscos, grande fornecedor de alimentos ricos em proteínas para a população litorânea, e além disso uma grande fonte de emprego e renda para a população local (VIEIRA, 2010). A figura 15 e 16 em seguida, mostram uma vista do manguezal com o Rio.

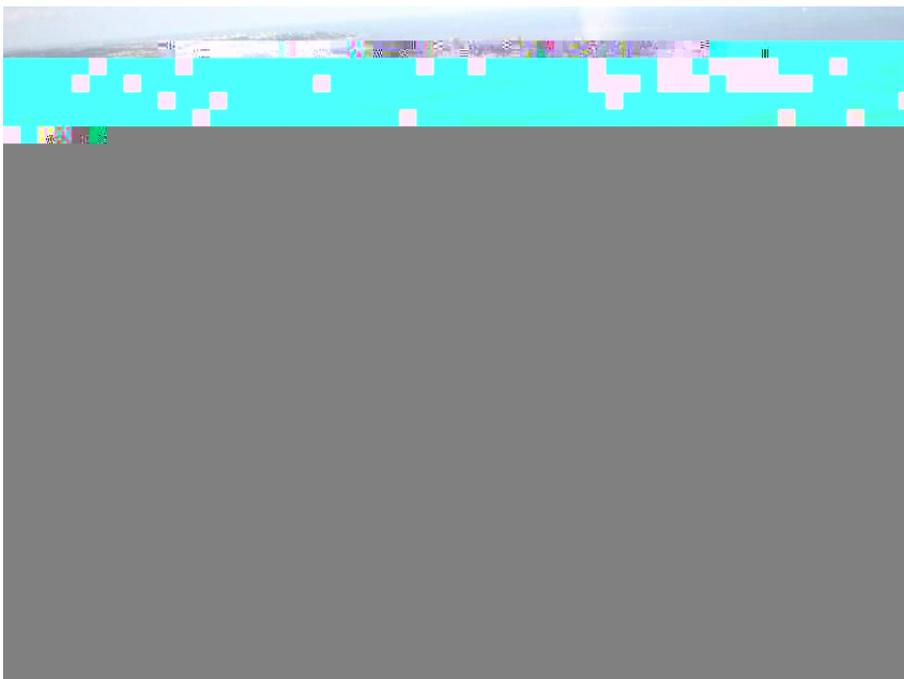


FIGURA 15: Vista panorâmica Manglezal do Pina

FONTE: Cedida por Maurício Guerra, 2012

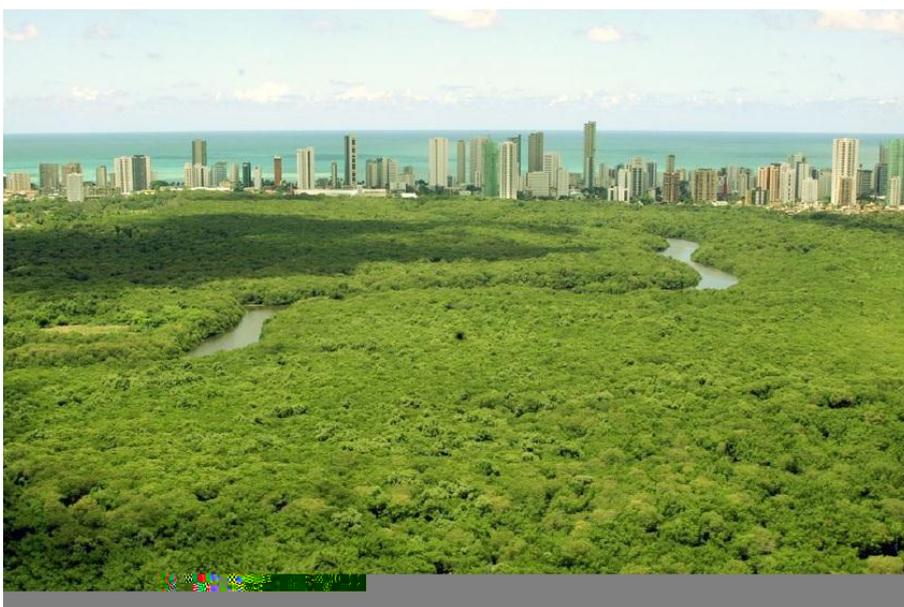


FIGURA 16: Manglezal do Pina

FONTE: Cedida por Maurício Guerra, 2012

Na faixa delimitada para estudo encontrava-se a Fábrica da Bacardi implantada em um terreno doado pelo governo federal. A doação deste terreno a Bacardi foi justificado na época pela quantidade de empregos que uma destilaria geraria, para a população ali instalada, em muitos casos refugiadas do interior do estado, já que a lavoura e a cana-de-açúcar não mais representavam a fonte de renda mais segura para o camponês. Figura 17 e 18.

Com o enfraquecimento da lavoura e da cana-de-açúcar o Governo do Federal doou para a Bacardi um terreno para a implantação de uma destilaria de Rum, que por muito tempo foi um suporte para a economia local na geração de emprego para a população residente no seu entorno, mas este tempo chega ao fim, a fábrica fecha as portas e o verdadeiro motivo não foi revelado. Conforme mostra o depoimento do Senhor Joselito Silva, de 38 anos, morador e conhecedor da história do bairro:

O verdadeiro motivo do fechamento da fábrica foram os altos impostos cobrados pela Prefeitura da Cidade do Recife e tendo ela uma proposta de relocação para a cidade de São Paulo em um terreno maior e com impostos pela metade do cobrado aqui não hesitou em transferir suas instalações (Joselito Silva, 2012. Entrevista realizada em 14/05/2012).



FIGURA 17: Área da antiga fábrica da Bacardi
FONTE: Rima do projeto Via Mangue, 2009.



FIGURA 18: Área da antiga fábrica da Bacardi
FONTE: Chico Ludermir, 2001.

3.4 A FORMAÇÃO DA COMUNIDADE BACARDI

Segundo o Rima do projeto via mangue, (2010), as primeiras edificações desta comunidade são de 1970, quando a área foi loteada, havendo-se construído, então, casas duplex, a partir de 1978 houve uma expansão neste traçado, caracterizando uma invasão e que atualmente as edificações estão consolidadas. Ao longo de um período de 10 anos a margem do manguezal foi sendo ocupado, calculando-se que, atualmente, residam cerca de 300 famílias em palafitas. Segundo o levantamento de dados realizado pelos empreendedores, a maioria da população vive de empregos formais, no serviço público ou no setor do comércio/serviços. Há também pequenos comerciantes com estabelecimentos no local.

Na bacia do Pina foram erguidas moradias suspensas sobre a lama em condições desfavoráveis e insalubres. A Comunidade Bacardi foi assim chamada, em função da proximidade da antiga fábrica de bebidas alcoólicas de mesmo nome, importante provedora de emprego para a população local, que hoje encontra-se desativada. Devido a dificuldade de registros sobre o surgimento da Comunidade Bacardi, o processo de ocupação da área foi resgatado através de entrevistas com os moradores locais.

A partir do resgate da história local foi identificado que a maioria dos residentes mais antigos são originários do interior do estado, vindos pela atração e oportunidade de emprego que a metrópole oferecia-lhes, visando melhores condições de vida. No entanto, as oportunidades não supriram as expectativas, pois para a inclusão destes no mercado de trabalho lhes exigia um nível de qualificação profissional e, além disso precisavam comprovar residência fixa na cidade do Recife. Pela falta desta comprovação foram logo excluídos do mercado formal. Diante desta situação e sem uma renda fixa tiveram que ocupar as áreas alagadiças as margens do rio. A ocupação destas áreas implicou em uma situação de exclusão do meio ambiental e urbano, pois estas áreas não são bem servidas por infraestrutura e serviços urbanos.

Os residentes na Comunidade Bacardi, sem outra opção desenvolveram a técnica da pescaria e coleta de mariscos no mangue, que representou em muitos casos o

único meio de subsistência das famílias. O cotidiano das pessoas ali residentes está diretamente ligado ao mangue, desde o trabalho como forma de subsistência até o lazer das crianças que se divertem nas águas lamacentas do rio. Outra forma de ocupação da comunidade foi por meio da implantação da Fábrica da Bacardi como abordado anteriormente, no entanto, será abordada a mudança no cotidiano das pessoas, pois como exposto acima a Fábrica foi fechada e ficou por muitos anos com o imóvel abandonado, e só nos últimos 3 anos foi vendida a um grupo privado que construiu um shopping o RioMar que foi recém inaugurado. O esperado é que promova novos processos de configuração urbana.

Desta forma, se deu a formação da Comunidade Bacardi. Como exposto estas informações foram obtidas mediante conversas exploratórias com os moradores mais antigos da comunidade, e residentes do conjunto habitacional construído pela prefeitura do Recife, o conjunto Via Mangue I, que será abordado no capítulo seguinte.

3.5. PROBLEMAS E POTENCIALIDADES DA COMUNIDADE BACARDI

Após de anos de existência da Comunidade Bacardi, buscou-se nesse item verificar a atual condição urbana da área. Para tanto, foram feitas entrevistas com moradores, observações in loco e pesquisa em documentos oficiais a fim de identificar os principais problemas e potencialidades da área.

Na sua conformação, a área em estudo apresenta topografia plana e tem um traçado bem definido, apresentando uma configuração regular nas ruas e quadras.

No interior da comunidade é possível perceber ruas sem pavimentação e infraestrutura básica, conforme mostra a figura 19.



FIGURA 19: Ruas não pavimentadas no bairro do Pina
FONTE: O Autor, 2012.

As primeiras edificações desse aglomerado são de 1970, quando a área foi loteada, tendo sido construído, então, casas duplex. A partir de 1978 houve uma expansão neste traçado, caracterizando uma invasão em que atualmente as edificações estão consolidadas. Posteriormente, as margens do mangue foram sendo ocupadas ao longo de um período de aproximadamente 10 anos, calculando-se que, atualmente residam cerca de 300 famílias em palafitas (Prefeitura da Cidade do Recife, 2010) ver figura 20.



FIGURA 20: ÁREA EM ESTUDO – GABARITOS
FONTE: VIEIRA MARCIA, 2010.

O conjunto arquitetônico edificado apresenta semelhanças, pois apesar de algumas reformas, a maior parte das construções apresenta uma tipologia muito semelhante formada por casas duplex conjugadas, todas apresentando um recuo na parte frontal.

Apesar de grande parte ser de uso residencial, encontra-se na comunidade algumas edificações de uso misto, com caráter de lazer e de comércio informal, como bar, mercadinho, restaurante, marcenaria e pontos de venda de água mineral, conforme figura abaixo.



FIGURA 21: Mobiliário urbano

FONTE: O Autor, 2012.

Além do mais, a população residente neste local não conta com nenhum espaço público de lazer tendo que se deslocar para outras localidades, resultado de super adensamento não planejado da área.

Outra demanda da população local é a falta de moradia em condições favoráveis, pois as palafitas apresentam condições precárias, chegando a medir tamanhos mínimos inadequados o que fica evidente que não proporcionam qualidade de vida a uma família.



FIGURA 22: Vista panorâmica das palafitas junto ao manguezal.

FONTE: Chico Ludermir, 2010.

Quanto aos serviços públicos, os residentes relatam que o serviço de limpeza pública é feito regularmente. Segundo moradores dos serviços públicos oferecidos pela prefeitura esse é o mais eficaz. Quanto à rede de esgotamento sanitário o número de domicílios que dispõem deste serviço é muito inferior a quantidade dos que despejas os dejetos no mangue. Diante da precariedade do abastecimento de água na comunidade e do sistema de esgotamento sanitário constatou-se que as pessoas estão constantemente vulneráveis a contaminação de doenças agravadas pela ausência de condições socioambientais favoráveis.

Quanto à mobilidade urbana foi detectado que o sistema de transporte público não atende todo o bairro, em algumas ruas coletoras não possuem sinalização e, além disso, observou-se ainda a falta de pavimentação em algumas vias.

No que diz respeito à segurança pública, o senhor Joselito Silva, relata que o bairro é tranquilo tendo por vezes algum tipo de ocorrência como em qualquer outro bairro de baixa renda e que a Guarda Policial está constantemente lhes oferecendo conforto e segurança.

Na comunidade, além do Shopping já citado como um empreendimento que irá transformar a dinâmica do bairro também será construído uma via expressa denominada Via Mangue que ligara o centro a zona sul do Recife.

Na comunidade, até a implantação do Shopping RioMar e da Via Mangue existiam apenas uns poucos comércios informais que não chegavam a prover uma fonte de renda suficiente para manter os residentes da mesma, por sua vez se deslocavam para outros bairros da cidade em busca de um trabalho.

3.6. O PLANEJAMENTO MUNICIPAL PARA A ÁREA DO PINA

Outro importante item analisado refere-se as diretrizes do plano diretor urbanístico para a área. Em consulta a legislação que envolve a área objeto de estudo constatou-se que, ela esta inserida em um ponto de encontro de uma ZAN (Zona de Ambiente Natural), uma ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), uma ZEPA (Zona Especial de Proteção Ambiental), uma APP (Área de Proteção Permanente), e uma ZAC (Zona de Ambiente Construído).



FIGURA 23: Mapa de zoneamento da área em estudo

FONTE: ESIG, 2012.

De acordo com o Plano Diretor Recife, de 2008, a área esta situada em uma Zona de Ambiente Natural – ZAN, que encontra-se definida em função dos cursos e corpos d’água formadores das bacias hidrográficas do Beberibe, do Capibaribe, do Jiquiá, do Jordão e do Tejió e pela orla marítima, desde a faixa de praia até as águas com 10 metros de profundidade, incluindo os recifes costeiros.

Segundo o plano diretor Lei nº 17511 a Comunidade Bacardi esta inserida em uma Zona de Ambiente Construído – ZAC.

Art. As Zonas de Ambiente Construído - ZAC são agrupadas de acordo com as especificidades quanto aos padrões paisagísticos e urbanísticos de ocupação, as potencialidades urbanas de cada área e a intensidade de ocupação desejada.

A área esta situada em uma Zona de Ambiente Construído de Ocupação Controlada – ZAC Controlada, caracterizada pela ocupação intensiva, pelo comprometimento da infra-estrutura existente, objetivando controlar o seu adensamento, encontra-se subdividida em 2 (duas) áreas, no nosso caso esta inserida na Zona Controlada I, que compreende a fração territorial do bairro de Boa Viagem, Pina e Brasília Teimosa.

Entretanto, desde 1989 é definido pelo **Código Florestal Brasileiro** que, as margens de corpos d'água são definidas como Áreas de Preservação Permanente – APP. Trata-se de um mecanismo legal criado para proteção das áreas ambientalmente sensíveis, como mangues, dunas, margens de rios e lagos. O conceito de APP atribui ao lugar a proibição de qualquer forma de uso e ocupação.

Estabelece-se assim o paradoxo: de um lado, o efeito de atração que os corpos d'água exercem sobre as pessoas; de outro, o dispositivo legal que impede a ocupação formal das margens dos corpos d'água no Brasil, visando à preservação das suas funções ambientais, pois hoje está comprovado cientificamente que as zonas ripárias são áreas que desempenham funções ambientais essenciais no conjunto da bacia hidrográfica.

Á área ainda integra uma parte do parque dos manguezais que é uma ZEPA (Zona Especial de Proteção Ambiental) no entanto é também uma ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), estas duas leis foram implementadas para proteger a área do processo de expansão e para manter estas áreas frágeis em condições favoráveis a sobrevivência humana e sobretudo a fauna e a flora do manguezal (PCR, 2012).

Por esta situada as margens dos rios a área em estudo ainda é protegida por uma outra Lei de nº 4.771, de 1965, que define no seu artigo 2º as Áreas de Preservação Permanente / APP que regulamenta os afastamento necessários dos cursos d'água segundo o Código Florestal Brasileiro. As faixas de APP em margens de cursos

d'água são estabelecidas em função de um único critério – a largura do leito – variando de trinta a quinhentos metros:

Consideram-se de preservação permanente, pelo efeito desta lei, as florestas e demais formas de vegetação natural situadas:

I. ao longo dos rios ou de qualquer curso d'água desde o nível mais alto em faixa marginal, cuja largura mínima seja: de 30 (trinta) metros para os cursos d'água de menos de 10 metros de largura: [...]

- de 500 (quinhentos) metros para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 metros.

(CÓDIGO FLORESTAL BRASILEIRO, 1965)

Por fim é possível perceber a formação urbana tanto no bairro do Pina quanto na Comunidade Bacardi, que tiveram seu processo de ocupação por um pequeno aglomerado de uma população pobre vindas do interior do estado, vítimas da seca e do desemprego que assolavam estas regiões. Ali erguiam suas moradias com uma tipologia muito parecida, de madeira ou mocambos feitos de papelão e plásticos, estes atraídos pelo manguezal que representava uma fonte de obtenção de renda através da pesca. Mas esta localidade não permaneceu desta forma por muito tempo, pois com a escassez do solo edificável na cidade do Recife estas áreas de manguezal passaram a ser adensadas de forma aleatória o que acarretou uma série de problemas para a população, como: a falta de saneamento básico, luz elétrica, água encanada e entre outros serviços indispensáveis para o convívio social. No entanto pode-se perceber que, a Comunidade Bacardi está passando por várias transformações, em função da implantação dos novos empreendimentos que foram construídos pelo poder público, como a Via Mangue, que determinará uma nova configuração socio-espacial dessa comunidade, a qual será investigado mais detalhadamente no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4. A COMUNIDADE BACARDI: SUA RECONFIGURAÇÃO SOCIO-ESPACIAL

Este capítulo tem como objetivo fazer uma análise das transformações ocorridas na Comunidade Bacardi. área em estudo. Para tanto, inicialmente, mostra os principais empreendimentos que impulsionaram este acelerado processo de transformação da área. E no segundo momento o objetivo é analisar os impactos decorrentes dos mesmos, além de apresentar a metodologia utilizada que foca a análise dos impactos socio-espaciais e sobre o meio ambiente.

4.1. OS EMPREENDIMENTOS PREVISTOS COMO VETOR DE TRANSFORMAÇÃO

A cidade do Recife tem sido constantemente alvo dos grandes empreendedores imobiliários, agentes principais do suposto desenvolvimento ou reconfiguração da cidade. Pautado no planejamento estratégico são criados novos empreendimentos e projetos urbanos, que buscam dar uma nova visibilidade as cidades. Dois projetos ganharam relevância no Recife, especificamente, na Comunidade Bacardi, no Pina: o Shopping RioMar e a Via Mangue, os quais serão analisados os impactos na referida comunidade. A Figura 24, a seguir, mostra os referidos projetos na área de estudo.

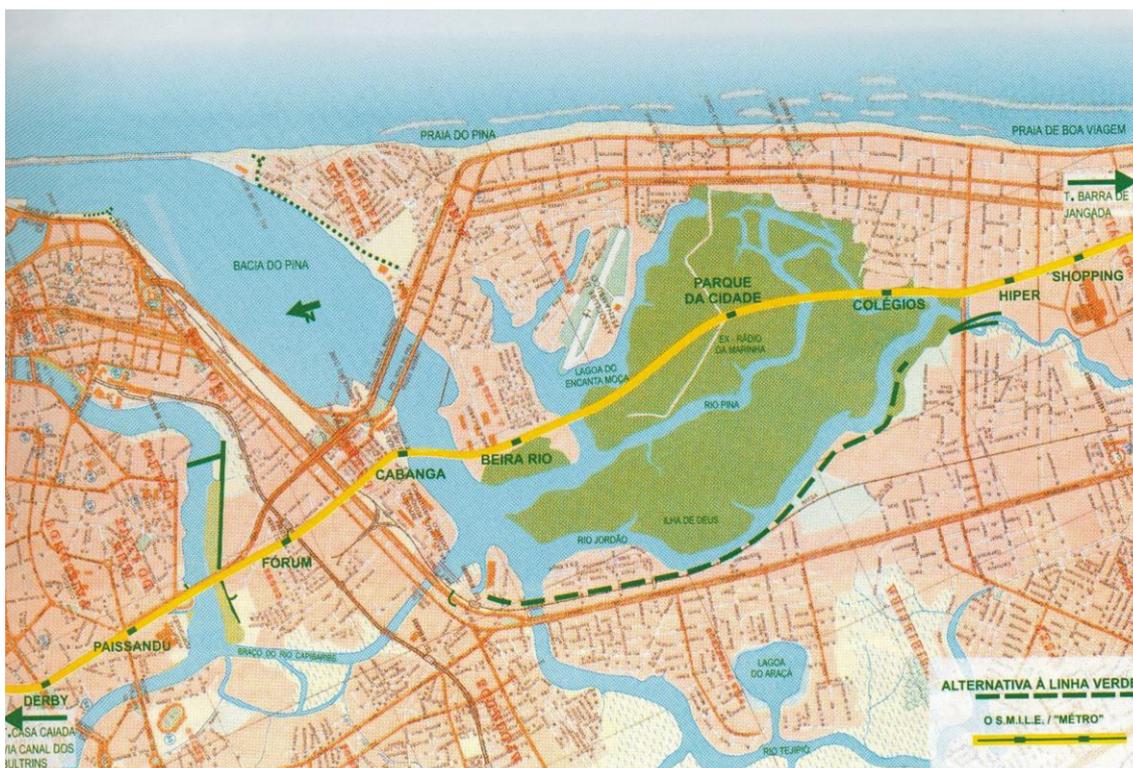


FIGURA 25: Traçados dos Projetos da Ecovia (linha tracejada) e do Metrô S.M.I.L.E.

FONTE: Revista Fácil Nordeste, ed. 18, Junho/Julho 2000.

Há quem diga que a Ecovia poderá no futuro vir a complementar um “cinturão protetor” para a área estuarina da bacia do Pina por ter sido projetada para atender a porção oeste, já que a Via Mangue perfaz a o lado leste do manguezal (RIMA DO PROJETO VIA MANGUE, 2010)

A segunda proposta denominada Via Verde ou Via Verde Expressa Elevada, passaria sobre o manguezal do Pina com altura de 7m a partir da copa mais alta dos mangues. Pelo fato da via passar pelo meio do manguezal e não ter nenhuma ramificação para os bairros de Boa Viagem e Pina, ela se tornou inviável e, além disso, de acordo com avaliação da gestão municipal causaria um impacto ambiental e paisagístico muito alto, algo que não compensaria a redução no tempo no percurso de deslocamento. A figura 26 ilustra a proposta da Via Verde.



FIGURA 27: Projeto da Linha Verde
FIGURA: Rima do Projeto Via Mangue, 2010.

Esta proposta, como todas as outras não foi levada adiante pela prefeitura do Recife, surgindo então, como nova proposição da Prefeitura para o trânsito de Boa Viagem-Pina, a Via Mangue, cujos impactos serão avaliados.

Para a localização e consolidação do projeto Via Mangue, foram elaboradas 3 propostas, conforme são apresentadas a seguir:

Proposta 1. Criada ao longo do Rio Pina esta proposta apresenta um traçado mais retilíneo, que vai da Rua Antônio Falcão até o final do Aeroclube.



FIGURA 28: Alternativa 1 de traçado para a Via Mangue
FONTE: Rima do Projeto Via Mangue, 2010.

No entanto, a proposta tornou-se economicamente inviável, em vista do custo elevado decorrente da construção de duas pontes, com extensão de 300 e 350m, construídas entre o Cabanga e a comunidade Bacardi e desta, até a área do Aeroclube. Com este trajeto a quantidade de população a ser removida seria muito elevado, com todos os impactos negativos consequentes desta ação.

Proposta 2. Apresenta-se com um traçado mais sinuoso, algo que implicaria em uma redução na velocidade de locomoção na via. No entanto implicaria em uma menor área de obras de concreto e desapropriações se comparada com a proposta 1.



FIGURA 29: Alternativa 2 de traçado da Via Mangue
FONTE: Rima do Projeto Via Mangue, 2010.

Proposta 3. A terceira e última proposta tem um traçado mais retilíneo que a proposta 2 e entre as duas anteriores apresenta a menor área de obras. Pelo fato

desta proposta apresentar menor custo monetário dentre as demais alternativas a prefeitura chegou à conclusão de que a alternativa para a Via Mangue seria esta, a proposta 3.



FIGURA 30: Alternativa 3 de traçado da Via Mangue
FONTE: Rima do Projeto Via Mangue, 2010.

Entretanto argumenta-se que esta última proposta utilizou a ponte Paulo Guerra para servir o recém construído e inaugurado Shopping RioMar implantado na área da antiga Fábrica da Bacardi, com um acesso direto a Via Mangue, , que será abordado no próximo item deste capítulo.

Nesse contexto, a Prefeitura do Recife lançou um projeto de política de mobilidade urbana denominado Via Mangue, a qual defende que é uma proposta de intervenção ecológica que complementa e soluciona o trânsito da zona Sul, através da proposta de implantação de vias possibilitando o acesso às ruas existentes e para o atendimento dos bairros de Boa Viagem, Setúbal, Pina e Brasília Teimosa, conforme mostra a figura 31.



FIGURA 31: Projeto Via Mangue
FONTE: RIMA FINAL PROJETO VIA MANGUE, 2010.

Dentro destas ações há o objetivo de melhorar a fluidez do trânsito da zona sul como já citado anteriormente, implantar uma via sem semáforos com velocidade operacional de 60km/h, integrar a via com as marginais dos canais Setúbal e Jordão, possibilitar os semáforos das Avenidas Antonio de Góes e Herculano Bandeira, implantar o parque ecológico estação Rádio Pina, visando o lazer, atividades culturais, educacionais e o turismo para a população, proteger o manguezal do rio Pina, e integra-lo à população, promover melhorias habitacionais através da relocação da população residente em palafitas, no entorno da área de implantação do projeto e por fim incentivar o desenvolvimento de um novo polo econômico, turístico, cultural e ambiental (PREFEITURA DO RECIFE, 2012). A figura 32 a seguir mostra os bairros que serão beneficiados com o empreendimento.



FIGURA 32: Localização do empreendimento Via Mangue
FONTE: PCR, 2012.

O projeto Via Mangue foi idealizado para sua execução em três etapas: a primeira já concluída em 2008, que corresponde ao túnel Josué de Castro e uma passarela, localizada no Bairro do Pina, na avenida Herculano Bandeira, ligando a Avenida Antônio de Góes à Avenida República Árabe Unida, além de outras intervenções em vias próximas, conforme mostra a figura 33.



FIGURA 33: Localização do túnel Josué de Castro
FONTE: Rima do Projeto Via Mangue, 2010.

A segunda etapa concluída em fevereiro de 2012, consiste na construção de 1,5km entre a Rua Antônio de Falcão, no bairro de Boa Viagem e a rotatória do parque dos manguezais. E a terceira, e última etapa, é a construção de uma alça na ponte Paulo Guerra ligando diretamente as duas outras etapas anteriores.

Dentre todas estas etapas de construção a que mais implica em intervenção na área objeto de estudo é a terceira, pois atingirá diretamente a comunidade Bacardi, local por onde a via está passando levando consigo várias residências por desapropriação ou remoções, conforme indica a figura 34.



FIGURA 34: Comunidade Bacardi com delimitação das áreas a serem relocadas e área de relocação
FONTE: PCR, 2010.

4.1.2 Projeto Shopping RioMar

Outro projeto gerador de grande impacto na Comunidade Bacardi é o Shopping RioMar, inaugurado em outubro de 2012. Mas, desde quando anunciado e apresentada a proposta ao prefeito do Recife, João da Costa, demonstrou entusiasmo com a apresentação pública do projeto do shopping RioMar, associando-o ao projeto da Via Mangue. O shopping foi construído na área da antiga fábrica da Bacardi, no Pina, com investimentos de R\$ 500 milhões.

A Via Mangue acontecerá independente deste projeto, mas o shopping já consolida isto, já é uma prova de que a obra viária vai atrair novos empreendimentos, por pensar a mobilidade da cidade. Por isto, temos que pensar em empreendimentos deste porte. No caso, Pernambuco começa a

pensar grande. (João da Costa, Prefeito da cidade do Recife, em 18/03/2012).

Na apresentação do empreendimento, o presidente do grupo JCPM (João Carlos Paes Mendonça e é um conglomerado de empresas brasileiras com sede em Recife.), Paes Mendonça relata que, O RioMaR Shopping, é a realização de um grande sonho de dotar o Recife de um dos maiores e mais modernos centros de compra do País (MELO, 2010).

Para o prefeito João da Costa, obras como está mostram a importância de projetos como a Via Mangue. E destaca ainda que, “é compatível com as obras de mobilidade propostas para a Zona Sul”. Aproveitando a oportunidade e se mostrando bem otimista o prefeito João da Costa comenta que o PIB de Pernambuco irá dobrar nos próximos 10 anos e haverá demanda para mais consumo no Recife.

O Shopping RioMar foi projetado pelos arquitetos André Sá e Francisco Motta, responsáveis pela arquitetura do Salvador Shopping, foi pensado para reduzir o consumo de recursos naturais, físicos e energéticos. Sua proposta é que a economia resultante do uso racional da água e da energia beneficie os custos condominiais (MELO, 2010).

O projeto se propõe a respeitar o meio ambiente, e possibilitará aos pernambucanos uma moderna experiência de shopping, de fácil circulação e projeto paisagístico do conceituado arquiteto Luiz Vieira.

A proposta do RioMar baseia-se no conceito de sustentabilidade. Utiliza a água da chuva, que será armazenada e filtrada para sistema de descargas de sanitários. Outra fonte de redução de consumo é o sistema de esgoto a vácuo, que reduzirá em 90% a necessidade de água para descargas e eliminará, na mesma proporção, o impacto de esgotamento sanitário da cidade do Recife, justificando uma economia ao mês de mais de 6 milhões de litros de água.

O RioMar Shopping tem domos de vidro, que permitem o aproveitamento de cem por cento da iluminação natural, com fatores de controle dos raios infravermelhos e

ultravioleta, o que reduz a irradiação de calor para dentro do ambiente e contabiliza uma redução de custos de energia para iluminação em até 70%, entre as 10h e 17h (MELO, 2010).

O nome do empreendimento faz referência ao local onde está localizado. Neste lugar ocorre o encontro do rio com o mar. Um projeto construído no Bairro do Pina na área da antiga Fábrica da Bacardi, com área construída equivalente a 260 mil metros quadrados e tem como principal objetivo ser o maior centro de compras do Norte/Nordeste. A Figura 35 mostra a localização do shopping.



FIGURA 35: RioMar Shopping
FONTE: Shoppingriomar, 2010

O projeto está situado em uma área de 202.710 metros quadrados, não é apenas um mega empreendimento por estar localizado em uma área tão favorável em solo edificável, mais pelo fato de prever 476 lojas, das quais 18 são âncoras e 7 mega lojas, 11 restaurantes, além de praça de alimentação, 14 salas de cinema, teatro com uma capacidade para 500 lugares e estacionamento com 6.050 vagas.



FIGURA 36: Área de implantação do Shopping RioMar
FONTE: Maria Barcelar, 2012.

O shopping se utilizou da mão de obra local e para isso ofereceu um treinamento profissional na construção civil para os moradores da área, numa parceria do Instituto JCPM com o Senai. Proporcionando a vários moradores deixarem a pesca e ingressarem em novas atividades ligadas a construção civil. Como mostra o Sr^o José Severino da Silva, de 43 anos, morador do Pina, que foi qualificado para trabalhar como servente de obra:

Deixei de ser pescador e entrei numa nova profissão. Sou trabalhador e vizinho do shopping.

O Shopping RioMar representa hoje o que a fábrica antes foi em relação ao provimento de emprego e renda na comunidade só que em maior escala.



FIGURA 37: Primeiros passos das obras do Shopping RioMar
FONTE: Maria Barcelar, 2012.

No entanto, hoje resta a lembrança da antiga Fábrica da Bacardi, que representou durante muito tempo uma grande fonte de emprego e renda na comunidade. De acordo com entrevistas com moradores da Comunidade Bacardi, 50% dos operários da fábrica eram moradores locais, e quando a mesma fechou as portas encerrando suas atividades, o caos tomou conta da comunidade já que parte dela dependia da fábrica para sua sobrevivência.

Depois que a fábrica fechou foi difícil à reestruturação, pois 50% dos trabalhadores eram daqui da comunidade. Quando a fábrica fechou foi um abalo muito grande para todos moradores da comunidade, José lito, morador da comunidade. Entrevista realizada em 13/04/2012.

Os galpões da antiga Fábrica da Bacardi representavam para a população local um marco referencial no surgimento da comunidade. A figura 38 mostra a antiga Fábrica da Bacardi e seu entorno.



FIGURA 38: Fábrica da Bacardi
FONTE: Rima do Projeto Via Mangue, 2010.

4.2 OS IMPACTOS DOS EMPREENDIMENTOS NA COMUNIDADE BACARDI

Apesar dos projetos descritos acima apontarem oportunidades para o Recife, como a construção do shopping, e a Via Mangue, como alternativa de mobilidade. Se faz necessário uma análise dos impactos causados na Comunidade Bacardi, onde os mesmos se localizam. Para o desenvolvimento desta pesquisa se fez necessário a utilização de uma metodologia, que desse subsídio para a análise detalhada e de indicadores que pudesse mensurar os impactos causados pelos empreendimentos citados. Para tanto, utilizou-se uma metodologia desenvolvida pelo Observatório das Metrôpoles elaborada para analisar os impactos causados pelo evento da Copa do Mundo no Brasil, que foi ajustada para utilização desta pesquisa, a qual utilizou-se do eixo de análise relativo a – **Moradia, Mobilidade e Meio Ambiente**, composto pelos seguintes subeixos: **Moradia** – identificação de acesso a moradia; **Remoções e Reassentamentos** – identificação dos impactos sobre eventuais processos de remoção de famílias, **Dinâmica Imobiliária** – verificação de eventuais processos de valorização excessiva dos imóveis, **Mobilidade Urbana** – identificação e condições de acessibilidade, **Meio Ambiente** – verificação dos impactos destas novas construções ao meio ambiente, e por fim a **Reconfiguração Socioespacial** – verificação da concentração, dispersão dos investimentos na comunidade e o surgimento de novos empreendimentos em função do Shopping e da Via Mangue. Os respectivos subeixos encontram-se detalhados no Quadro 1.

QUADRO 01: MATRIZ DE ANÁLISE

Sub-eixo	Questão	Indicadores
41. EMPREENDIMENTOS COMO VETOR DE TRANSFORMAÇÃO.		
4.2 IMPACTOS DOS EMPREENDIMENTOS NA COMUNIDADE BACARDI		
4.3 Remoções e Reassentamentos	4.3 identificar os impactos das intervenções sobre eventuais processos de remoção e reassentamento habitacional, verificando os casos de violação do direito à moradia, as localidades e a população afetada.	Levantamento das remoções, envolvidas classificando-as como remoções com indenização, remoções sem indenizações e remoções com reassentamentos; valores pagos nas indenizações comparados com os valores praticados pelo mercado.
4.4 Moradia	Identificar os impactos das intervenções sobre a moradia, em termos: da implantação do acesso a novas habitações (identificando a população beneficiada), do acesso a melhores condições de moradia a partir das intervenções sobre a urbanização e regularização fundiária de favelas, identificar sua localização e a população beneficiada.	Na área de intervenção os novos empreendimentos são produzidos pelo mercado imobiliário ou pelo poder público, analisando a população beneficiado por faixa de renda; produção de empreendimentos de interesse social e de mercado; programas de urbanização e regularização fundiária vinculada aos projetos.
4.5 Dinâmica	Identificar os impactos das intervenções	Preço do metro quadrado ou outra

Imobiliária	sobre a dinâmica imobiliária, verificando eventuais processos de valorização dos imóveis na comunidade.	referencia de tamanho incorporando as áreas de referência da cidade. Período desde 2008 a 2012. Fontes: Pesquisa de Jornais.
4.6 Mobilidade Urbana	Analisar os projetos de mobilidade que surgiram mediante a implantação destes mega empreendimentos e identificar os impactos sobre a acessibilidade e a mobilidade em termos dos investimentos construídos e do acesso da população (identificando a população beneficiada).	Os modais que estão sendo criados; a integração entre modais já existentes e entre os modais que estão sendo construídos; redução do tempo de viagem para as áreas centrais; construção de calçadas e ciclovias; aquisição de equipamentos para acesso à deficientes físicos;
4.7 Meio Ambiente	Identificar os impactos das intervenções sobre o meio ambiente, verificando eventuais casos de injustiça ambiental (danos ambientais afetando desigualmente as classes populares)	Levantamento, dos conflitos ambientais decorrentes das intervenções. Através de: processos na justiça, identificar conflitos ambientais protagonizados pelos atores responsáveis pelas intervenções.
4.8. Configuração socio-espacial	Identificar a espacialização dos investimentos urbanos e sociais (infraestrutura e equipamentos sociais), verificando a concentração/dispersão dos investimentos na comunidade, e a população beneficiada. Identificar os impactos das intervenções sobre eventuais processos de deslocamento habitacional dos diferentes grupos sociais no espaço da comunidade (tendo em vista a temporalidade da pesquisa, fazer análise prospectiva a partir dos investimentos urbanos e sociais realizados e da dinâmica imobiliária).	Deve-se utilizar o conjunto de indicadores levantados nos diversos sub-eixos para uma leitura analítica, se possível de caráter do bairro, da configuração socio-espacial.

FONTE: Observatório das Metrôpoles com alteração do autor, 2011.

4.3. REMOÇÕES E REASSENTAMENTOS HABITACIONAIS

Nesta pesquisa, foi verificado que para a implantação dos projetos descritos se fez necessária remoções e reassentamentos na Comunidade Bacardi.

Conforme previsto no traçado da obra, a construção da Via Mangue levou a o remanejamento de populações residentes em várias comunidades de baixa renda, perfazendo um total de cinco trechos, sendo eles:

1. Área localizada às margens da bacia do Pina, em uma pequena faixa de terra entre o terreno da Fábrica da Bacardi e a ponte Governador Paulo Guerra, com acesso pela rua República do Líbano;
2. Localidade denominada Jardim Beira Rio situada no âmbito da ZEIS Pina;

3. Final da Rua Henrique Capitulino, às margens do rio Pina. Aproximadamente 56% da área a ser removida encontram-se dentro do perímetro da ZEIS Ilha do Destino, assentadas sobre leito de ruas e praças e com risco de inundação;
4. Entre os lotes da rua Amaro Albino Pimentel e o rio Pina. Cerca de 73% das habitações a serem retiradas estão também, como na área anterior, dentro da ZEIS Ilha do Destino;
5. Extremidade do canal de Setúbal, entre as ruas Maria Carolina e Padre Bernardino Pessoa e o rio Jordão.



FIGURA 39: Traçado da Via Mangue e localização das áreas de remoção
FONTE: RIMA DO PROJETO VIA MANGUE, 2010.



FIGURA 40: Relocação da comunidade Beira Rio no trecho da Comunidade Bacardi
FONTE: RIMA DO PROJETO VIA MANGUE, 2010.

Vale salientar que, o relatório de impacto do projeto Via Mangue orienta que reassentamentos de populações sigam as seguintes recomendações:

- Minimizar o número de famílias deslocadas;
- Restaurar o nível de vida dos reassentados até o nível anterior, ou melhor;
- Assegurar que os afetados tenham possibilidade de ser beneficiados pela obra;
- Prover assistência técnica para permitir que os reassentados tenham a possibilidade de restabelecer seu nível anterior de renda;
- Estabelecer critérios claros e transparentes de elegibilidade para receber benefícios;
- Definir os benefícios a que poderão ter acesso;
- Em casos de indenização em dinheiro, calcular o valor de bens perdidos pelo seu custo de reposição, sem considerar a depreciação • Estabelecer um padrão mínimo de reassentamento ou indenização para garantir uma qualidade mínima de vida, independente do status anterior do reassentado (proprietário, posseiro, inquilino, comodatário, etc.);
- Contar com a participação da(s) comunidade(s) afetada(s);
- Envolver organizações sociais representativas dos afetados, caso existam (RIMA DO PROJETO VIA MANGUE, 2010 p. 103).
- Estabelecer um padrão mínimo de reassentamento ou indenização para garantir uma qualidade mínima de vida, independente do status anterior do reassentado (proprietário, posseiro, inquilino, comodatário, etc.);
- Contar com a participação da(s) comunidade(s) afetada(s);
- Envolver organizações sociais representativas dos afetados, caso existam.

De acordo com os estudos de identificação da população a ser remanejada em função do projeto Via Mangue, predominam dois modos de ocupação, considerando-se a tipologia construtiva: palafitas e edificações de alvenaria em perfeito estado de conservação.

Muitos moradores atingidos pelas obras da Via Mangue de baixa renda realizaram neste dia 27 de outubro de 2012 um protestos protestaram contras essas obras,

cujos problemas apontados eram relativos à relocação dos moradores e por discordarem dos valores oferecidos pela prefeitura nas desapropriações.

Moradores de edificações de baixa renda realizaram um protesto que paralisou o trânsito na Ponte Paulo Guerra, no Pina. Moradores da comunidade Bode, Jardim Beira Rio realizaram protesto contra as obras da Via Mangue e problemas na relocação dos moradores. Três das cinco faixas da Ponte Paulo Guerra foram bloqueadas, por manifestantes que discordam do valor oferecido pela prefeitura para que saiam de suas moradias (Rádio Jornal, 27/01/2012).

Por outro lado, estas remoções representaram para alguns moradores de mocambos e palafitas uma forma de inclusão aos novos tipos de moradias. Porém, por outro lado, representou expulsão desses moradores do meio em que firmaram suas raízes, o mangue, que o utilizam para sua sobrevivência, tirando dele toda sua fonte de renda.

Além das remoções e transtornos causados pela implantação da Via Mangue, a população residente na comunidade Bacardi não esperava que ali fosse implantado um shopping. No entanto, foi observado que os moradores locais demonstraram estarem satisfeitos com esse novo empreendimento. Pois, o mesmo chegou na comunidade com uma proposta de especialização para utilização da mão de obra local. O shopping representou no período da sua construção uma fonte de renda para pessoas que dependiam exclusivamente da pesca, tornando-os trabalhadores dos mais diversos ramos da construção civil.

4.4. MORADIAg

Segundo dados da prefeitura do Recife 2012, 900 famílias serão relocadas para conjuntos habitacionais em função das obras de construção da Via Mangue. As palafitas e mocambos darão lugar a edificações modernas, servidas de infraestrutura e serviços.



FIGURA 41: Palafitas na Comunidade Bacardi
FONTE: Gabriel Fialho, 2012.

O medo da população era de serem relocados para lugares distantes, mas em audiência pública em 30 de setembro de 2009 a prefeitura deixou bem claro que esta população residente no percurso da via mangue seriam todas relocadas para conjuntos habitacionais erguidos em área próxima da antiga fábrica da Bacardi, resalta ainda a prefeitura que não apenas palafitas em condições insalubres e mocambos, mas moradias de alvenaria situadas neste local (PREFEITURA DO RECIFE, 2009).



FIGURA 42: Protesto por moradia no bairro do Pina
FONTE: Paulo Uchôa, 2012.

Conforme prometera a prefeitura, o primeiro conjunto Habitacional denominado Condomínio Via Mangue I foi erguido em um terreno próximo a antiga fábrica da Bacardi, desta forma os moradores da comunidade Beira Rio e Bacardi puderam preservar a relação existente entre eles e o espaço.

Os imóveis passam a pertencer aos moradores que, mediante a relocação receberam o direito de uso dos imóveis, sem a permissão para alugar, vender ou trocar os apartamentos. A propriedade dos apartamentos passa de filhos para netos para desta forma tentar impedir a negociação dos imóveis.

As áreas de implantação dos conjuntos habitacionais selecionadas pela URB-Recife foram consideradas ideais para reassentar as famílias removidas de suas atuais habitações de baixa renda, por estarem situadas no mesmo bairro de origem ou em localidades próximas, mantendo-se assim, as pessoas na sua própria comunidade, preservando o senso de vizinhança e as relações de subsistência com o manguezal. (RIMA DO PROJETO VIA MANGUE, 2010).

Para atender a demanda por moradia dos reassentados em função das obras da Via Mangue a Prefeitura do Recife construiu três conjuntos Habitacionais o Via Mangue I, Via Mangue II e Via Mangue III. Nesta análise foi observado que as pessoas relocadas da comunidade Bacarbi se instalaram no Via Mangue I, situado na Rua Jamil Asfora 160, este conjunto também recebeu famílias de outras duas comunidades pobres, a Beira-Rio e Pantanal.

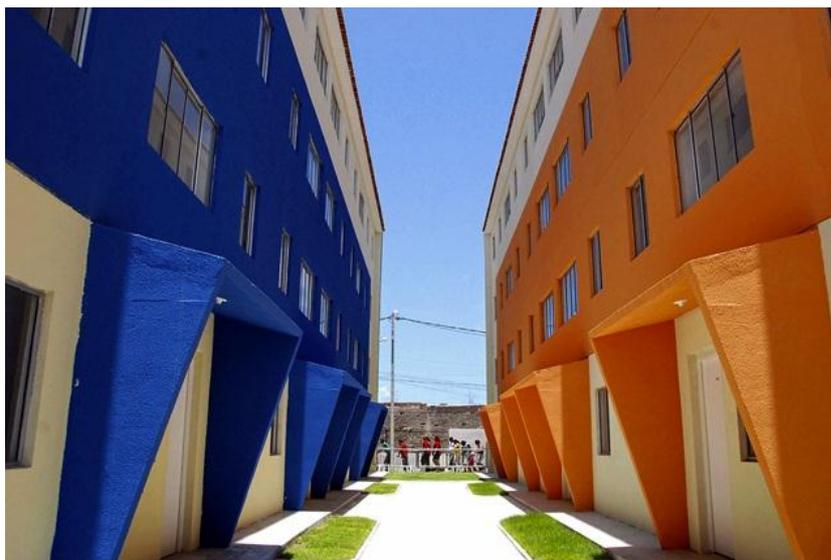


FIGURA 43: Condomínio Via Mangue
FONTE: Gabriel Fialho, 2012.

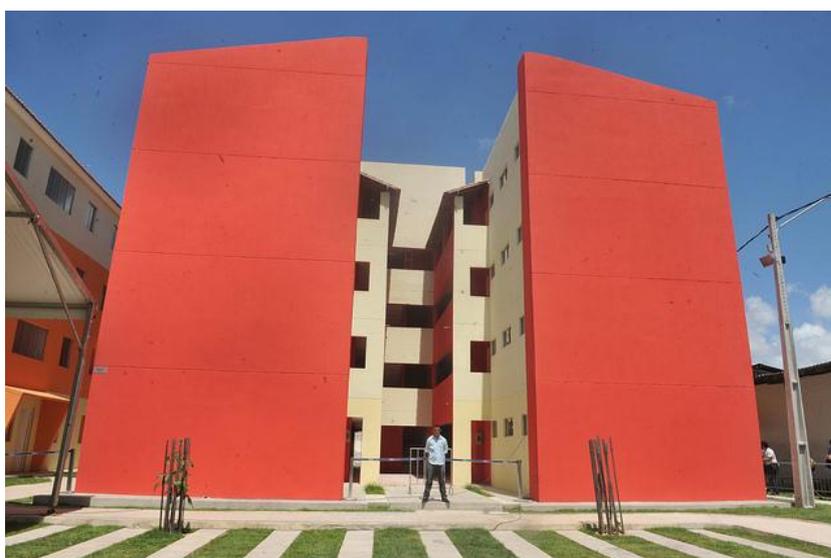


FIGURA 44: Condomínio Via Mangue I
FONTE: Roberto Stuckert Filho/PR e Sérgio Figueirêdo, 2012.

O conjunto conta com 10 blocos, divididos em 32 apartamentos de 40 m² cada. São dois quartos, cozinha, sala, banheiro e área de serviço, contando também com sistema de abastecimento de água, rede de esgotamento sanitário, pavimentação e drenagem do sistema viário, centro comunitário, campo de futebol, parque infantil, 10 boxes comerciais, guarita, iluminação pública e estacionamento (com 78 vagas).

Os 10 boxes comerciais foram pensados para as pessoas que desenvolviam algum tipo de atividade de comércio em casa como é o caso do senhor Jucieldes da Silva que tinha um comércio na comunidade do Pantanal, na sala da própria casa, onde

vendia alimentos. Agora, desenvolve a atividade em um dos quiosques montados no Via Mangue I, em alvenaria, para continuar vendendo produtos alimentícios. Desta forma, todos residentes na via Mangue I que já desenvolviam algum tipo de atividade de comércio receberam um destes para formalizar a sua atividade e entre eles encontramos: os que vendem água e gás, costureiras, cabeleireiras e outros profissionais que continuarão dando movimento à economia local (PCR, 2012).

A obra custou R\$ 16.259.527,19 e foi financiada pelo OGU(Orçamento Geral Da União)/2007 – Habitacional / PAC e executada pelo CONSÓRCIO ABF / CINKEL. Obra que beneficiou 320 famílias do bairro do Pina (URB RECIFE, 2010).

A população beneficiada com a implantação deste empreendimento foram os antigos moradores de palafitas e mocambos nas áreas mais precárias da comunidade Bacardi, desta forma percebe-se que, com a implantação da Via Mangue, neste trecho, houve um impacto positivo sobre a moradia, pois famílias que antes viviam em condições desfavoráveis e insalubres tiveram o acesso a novas formas de moradia com toda infraestrutura e serviços à sua disposição.

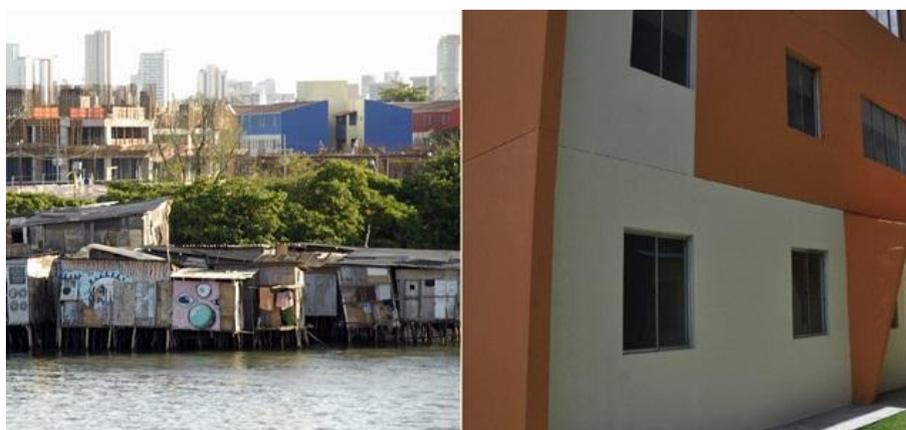


FIGURA 45: Antes e depois: as palafitas e o conjunto Via Mangue I
FONTE: Gabriel Fialho, 2012.

Estes conjuntos habitacionais não se diferem muito do que é proposto em outros lugares do Brasil, pois segundo a Caixa Econômica Federal, os apartamentos são de 40m² distribuídos em: sala, dois quartos, banheiro, cozinha e área de serviço, independente do número de pessoas por família o que mostra a universalidade da arquitetura a este público destinada.

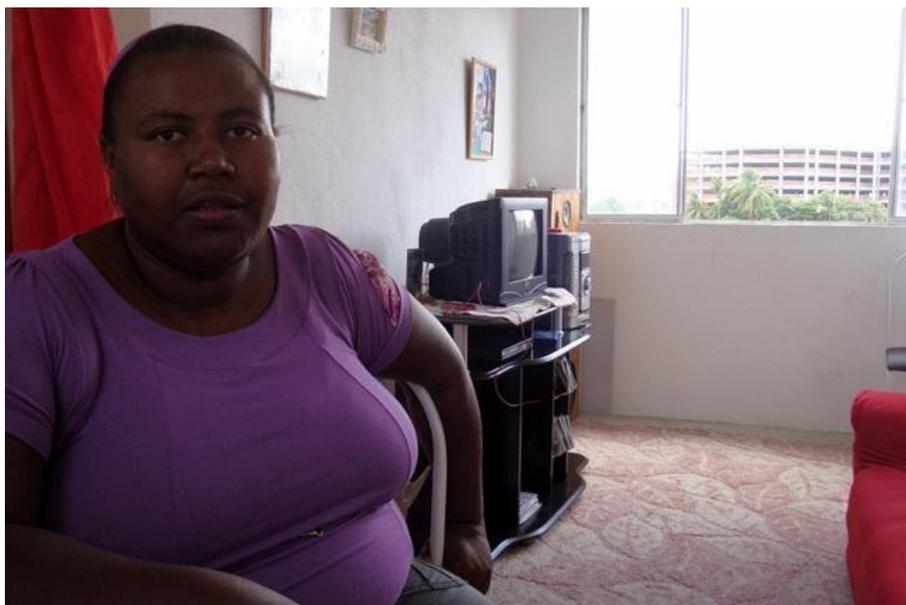


FIGURA 46: Moradora do conjunto habitacional Via Mangue
FIGURA: Gabriel Fialho, 2012.

Simone é moradora de uma área muito próxima a área em estudo, e mostra a sua satisfação em mudar-se para o conjunto habitacional Via Mangue.

“Fiquei como representante da Comunidade Pantanal. Quando o Felipe Cury, da prefeitura, viu que eu tinha contato com todos, disse: ‘Simone, você tem tudo para trabalhar dentro da sua comunidade’. Simone organiza os detalhes da mudança.

Ela visita o apartamento de uma amiga beneficiada pelo projeto. O imóvel tem 40 m², com sala, dois quartos, banheiro e cozinha. “Você está vindo para um local onde não tem rato, não tem barata, não tem mau cheiro da maré. É um sonho para muita gente mesmo”, comenta Simone.

Embora a Prefeitura tenha ovacionado a retirada das palafitas da região dos manguezais e as obras de saneamento na Zona Sul como grandes melhorias urbanísticas atreladas à Via Mangue, é importante reforçar que tais obras são na verdade requerimentos legais à viabilização do traçado. Fora isso, é dever do Estado prover esgotamento sanitário e habitações de qualidade a todos os cidadãos logo, se vangloriar desses aspectos é totalmente enganoso com o público.

Mudando o olhar para um ponto de vista histórico, vemos que essas ações de compensação são formas do poder público correr atrás do tempo perdido, atacando

em definitivo um problema que vem se arrastando a anos que é a necessidade de prover casas de qualidade para aqueles cidadãos. Ou seja, a compensação em jogo aqui não é somente pela desapropriação para a construção da via, mas também uma compensação de um passado de desleixo e negligência com essas comunidades.

Se de um lado podemos perceber a inserção da classe social de interesse social a uma forma de moradia digna, do outro também é possível perceber a especulação imobiliária que volta o seu olhar para esta área que fora esquecida por todos estes anos, tanto pelo mercado imobiliário, quanto pelo poder público, ao longo do tempo, que será melhor investigados nos itens que se segue nesta pesquisa.

4.5. DINÂMICA IMOBILIÁRIA

É certo que na comunidade Bacardi não seja diferente de tantos outros locais da cidade que receberam grandes empreendimentos e se tornaram atrativas aos grandes empreendedores imobiliários. Mediante a isto já era esperado que ocorresse uma grande valorização imobiliária na comunidade e consequentes efeitos diversos nos preços das propriedades situadas na área de influência direta dos projetos Via Mangue e Shopping RioMar.

Outro importante aspecto que merece relevância é a substituição de casas térreas existentes na comunidade, de tipologia de baixa renda, conforme descrito no capítulo 2 deste trabalho, por edificações verticais de luxo, de usos diversos sejam residenciais de lazer ou cultural, não eliminando a necessidade de um estudo de viabilidade quanto ao seu uso, eliminando riscos de um adensamento exagerado. Se foi feito um estudo de impacto ou não as edificações já começam a surgir no entorno da Comunidade Bacardi.



FIGURA 47: A implantação de novos edifícios próximos ao Shopping RioMar
FONTE: Autor, 2012.

Quanto ao aumento do valor da propriedade nesta localidade, podemos afirmar que, este é um efeito negativo, pois significa que está acontecendo uma grande especulação imobiliária na comunidade. No entanto ainda não se sabe em percentual qual foi o aumento no valor da propriedade em função da implantação destes empreendimentos, haja vista que o aumento dos preços dos imóveis é uma realidade em toda a Região Metropolitana do Recife.

Segundo depoimento de moradores a especulação imobiliária está muito grande, e relatam que as edificações antes da construção do shopping valiam em torno de 80.000,00 (oitenta mil reais) no período de construção do shopping passaram a custar 400.000,00 (quatrocentos mil reais).

Pra vender rápido por 300.000,00 (trezentos mil reais), vendo ainda hoje, mais só vendo por 400.000,00 (quatrocentos mil reais), pelo fato de minha casa está toda organizada por dentro e pela proximidade do shopping. (José Lito, 38 anos, morador da comunidade, entrevista em 13/04/2012).

Todos os dias chegam pessoas a fim de comprar residências aqui no bairro, e o valor que antes era de 80.000,00 a 100.000,00 (reais) hoje passou a ser 400.000,00 (reais). (Glaucia Maria, 57 anos, moradora da comunidade, entrevista em 13/04/2012).



FIGURA 48: Residência vendida por 80.000,00 antes do Shopping
FONTE: Autor, 2012.



FIGURA 49: Residência vendida Após o Shopping por 400.000,00.
FONTE: Autor, 2012.

A procura por casa para alugar na comunidade aumento consideravelmente. Mediante a isto surgiram no bairro muitas obras de reforma em residências com a finalidade de alugar o imóvel. Figura 83 e 84.



FIGURA 50: Residência na comunidade Bacardi antes do Shopping
FONTE: Autor, 2012.



FIGURA 51: Residência Após o Shopping recebe placa de Aluga-se.
FONTE: Autor, 2012.

4.6. MOBILIDADE URBANA

No perímetro definido para o estudo de impacto na Comunidade Bacardi, o principal projeto de mobilidade urbana é o Via Mangue que tem o intuito de atender a necessidade da zona sul da cidade, que encontra-se com um trânsito em um estado caótico. Propõe as seguintes características no segmento 250m antes da Ponte sobre a Lagoa do Encanta Moça até o início da Ponte construída sobre a Lagoa do Encanta Moça.

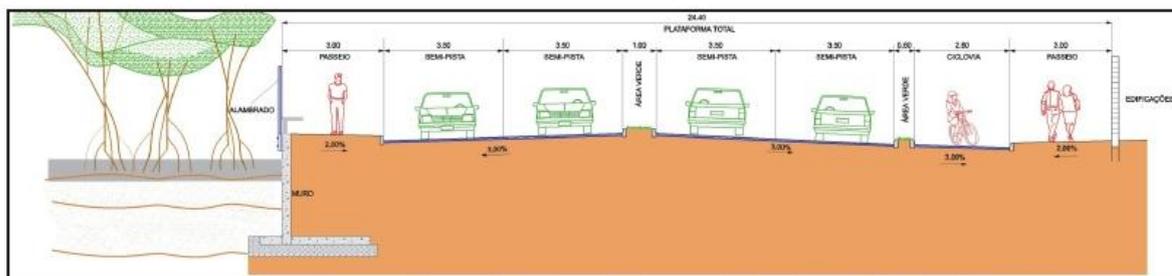


FIGURA 52: Localização da ponte sobre a lagoa do Encanta Moça até 250 metros antes da ponte sobre a lagoa

FONTE: Rima do projeto Via Mangue, 2010.

O projeto da Via Mangue no trecho do que corta a Comunidade Bacardi apresenta as seguintes características:

- Extensão de 250m;
- Duas pistas, uma em cada sentido de tráfego, cada uma com duas faixas, e largura total de 7m;
- Passeios laterais com 3m de largura;
- Área verde com 1m de largura separando as duas pistas;
- Ciclovia;
- Plataforma com largura total de 24,40m. Conforme mostra a figura 54.



Vista esquemática desta seção.

FIGURA 53: Vista esquemática do seguimento sobre a Lagoa Encanta Moça.

FONTE: RIMA FINAL PROJETO VIA MANGUE, 2010.

Um aspecto importante é que o projeto da Via Mangue apresenta uma proposta de implantação de uma ciclovia ao longo de toda extensão de seu segmento, com largura de 2,80m, protegida do tráfego por área verde, com 0,60m de largura.

No entanto, não existe consenso em relação a essa proposta, conforme mostra a opinião do ciclista Rogério Leite, do blog “Pedalando e Olhando”, que enviou a seguinte carta ao Jornal do Comercio, em resposta a outra leitora que louvou a Via Mangue como a salvação de todos os males do trânsito em Recife.

Tenho acompanhado algumas posições contra e a favor da Via Mangue no JC. Creio que a ação do MPPE (Ministério Público de Pernambuco) é bastante oportuna. Poderá ser uma linda obra, mas a beleza vai servir a que mesmo? É uma via que vai servir a uma parte da Zona Sul que usa os carros. A ciclovia não vai ser muito usada, porque não tem saídas pelo meio do caminho. O mangue vai mesmo ser impermeabilizado, afinal ainda não inventaram asfalto poroso! Para retirar as famílias e colocá-las em condições dignas, não precisa da via. Para limpar e tornar o manguezal limpo, também não. E até para diminuir o tráfego de carros que entope as vias de acesso, a via é uma solução pífia. Em pouco tempo, vai estar saturada e vão querer fazer mais vias. Quando é que a prefeitura vai agir para tirar os carros das ruas? Paris e Bogotá conseguiram e não foi com grandes obras! (JORNAL DO COMERCIO, 2012)

Sendo assim, há uma compensação que deve ser cobrada pela construção da Via Mangue que, até hoje, não está presente em nenhum projeto. Está pautada em compensar a população que utiliza o transporte coletivo ou não motorizada. E que essa compensação seja feita de forma direta, não como uma consequência de outra obra que priorize o fluxo de carros.

Outra obra criada para a interligação do sistema viário existente foi a alça da Ponte Paulo Guerra que tem como objetivo possibilitar o acesso à Via Mangue e ao

Shopping RioMar, dos veículos provenientes do centro do Recife, que se encontra um tanto congestionado e para aqueles que não desejarem passar pela avenida Herculano Bandeira. (RIMA DO PROJ ETO VIA MANGUE, 2010).



FIGURA 54: Alça da Ponte Paulo Guerra
FIGURA: Prefeitura do Recife, 2011.

Quanto as transformações ocorridas no sistema de mobilidade urbana em função da implantação do Shopping RioMar, destaca-se que para atender aos usuários que frequentam o Shopping RioMar, o (GRCT) Grande Recife Consórcio de Transporte adaptou o Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/ RMR). Três linhas tiveram o itinerário alterado e foi criada uma linha dentro do Sistema Estrutural Integrado (SEI) para que os usuários que se encontram em toda a RMR possam ter acesso direto ao shopping. Outras 26 linhas servirão como opção indireta de deslocamento para o complexo comercial.

Desta forma indireta, o shopping é atendido por 26 linhas que circulam pelas Avenidas Herculano Bandeira, no sentido cidade/subúrbio, e Engenheiro Antônio de Góes, no sentido subúrbio/cidade (GRCT, 2012).



FIGURA 55: A circulação do Pina após Shopping RioMar
FONTE: Editora de Arte JC, 2012.

Além deste, foi criado uma via de acesso ao shopping no final da Ponte Paulo Guerra, construída pelo próprio shopping, que beneficia o acesso do transporte individual. Observa-se que, esse acesso, não se tem opção de deslocamento nem para o pedestre e nem para o ciclista. Vale salientar que, a via criada para facilitar o acesso ao shopping está localizada em uma faixa que era exclusiva para ônibus, no sentido centro zona sul, e que passou a ser de uso de qualquer tipo de veículos para facilitar o acesso ao shopping, contrariando toda a lógica preconizada na política de mobilidade urbana.

Este novo acesso ao shopping já causou transtornos e reivindicações por parte de moradores do Cabanga, bairro vizinho também atingido por essas obras, que se sentem prejudicados pelo auto fluxo de veículos neste local. A figura 56 mostra a reivindicação por parte dos moradores locais.



FIGURA 56: Protesto durante a inauguração da nova alça da Via Mangue
FONTE: Victor Soares, 2012.

Desta forma percebemos que, o projeto da Via Mangue e os projetos de mobilidade relacionados ao Shopping RioMar não estão apenas impactando a comunidade Bacardi ou ao manguezal das margens dos Rios nos bairros do Pina e Boa Viagem mais com todo o sistema viário desta área. Além disso, não prioriza o pedestre, nem aos ou veículos não motorizados.

Nota-se que ocorreu uma transformação em outra área da cidade em função do empreendimento Shopping RioMar. A eliminação de parte do canteiro central no início da Avenida Domingos Ferreira, para possibilitar o acesso direto pela lateral direita de quem vem do shopping. As figuras 57 e 58 mostram a fase de obras para a retirada do canteiro.



FIGURA 57: Obras de retirada do canteiro central da Av. Domingos Ferreira
FONTE: Ana Ramalho, 2012.

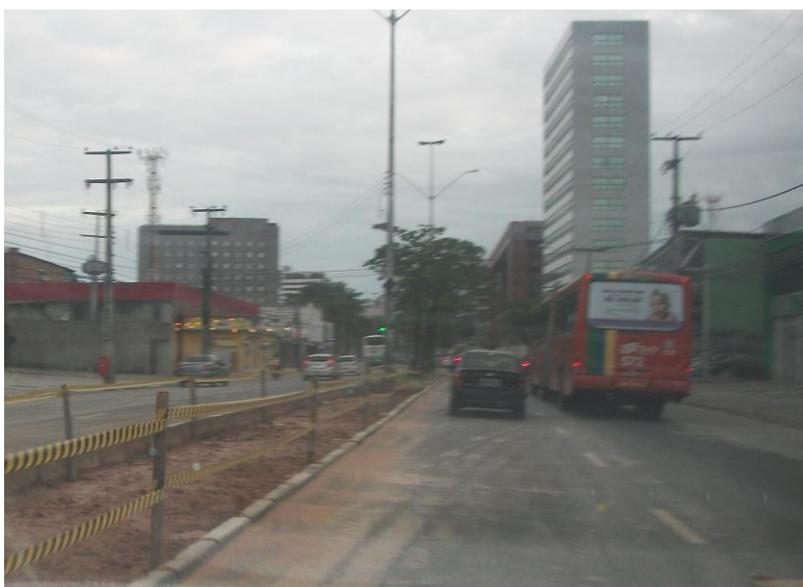


FIGURA 58: Obras de retirada do canteiro central da Av. Domingos Ferreira
FONTE: Ana Ramalho, 2012.

4.7. MEIO AMBIENTE

Este item tem como principal objetivo analisar a infraestrutura e a estrutura do meio ambiente na Comunidade Bacardi na parte em que a Via Mangue e o Shopping RioMar foram implantados. Por meio desta análise, propõem-se avaliar o que está acarretando a degradação desta área, analisando os agentes envolvidos a construção do Shopping RioMar e Via Mangue

Neste item foram identificados os impactos decorrentes da construção da Via Mangue e do Shopping RioMar, conforme encontra-se destacados a seguir.

Segundo o Rima Final do Projeto Via Mangue (2010), a área de intervenção do projeto Via Mangue está promovendo vários impactos de diversas ordens e para melhor explorá-los destaca-se a remoção de vegetação de mangue que junto a esta ocorrerão à remoção de outros materiais, tais como: árvores, arbustos, raízes e entulhos para desobstruir a área a ser ocupada pela via expressa.

Nos locais onde a Via cortou áreas de solo ainda não antropizado (não explorada pelo homem) o cuidado foi redobrado e como medida de prevenção foi necessário à separação desta porção de solo para sua posterior utilização em áreas que estavam em situação de extremo impacto.

Esta intervenção por estar em um local de vegetação densa ocorreu impactos negativos quanto à qualidade da água, pois com a remoção da vegetação de mangue responsável pela fixação do solo, que por sua vez tem a função de purificação da água. Além disto, causou impactos diretamente na circulação estuarina, tendo em vista que o mangue representa um elemento determinante para a proteção das margens e sem ele a velocidade das águas aumentará consideravelmente podendo acarretar em uma elevação do nível das águas no local da intervenção, e além destes, a área esta vulnerável a processos localizados de erosão ou de assoreamento nos leitos e margens (RIMA PROJETO VIA MANGUE, 2010).

Em virtude do aterro na área de implantação da Via este foi considerado como a ação mais impactante, pois evita a renovação das espécies suprimidas.



FIGURA 59: Construção da Alça da Ponte Paulo Guerra
FIGURA: Francisco Romeiro, 2012.

Obra que está acarretando uma série de impactos ao manguezal, estes ligados a supressão do manguezal e do constante tráfego de trabalhadores, materiais e equipamentos no ecossistema do manguezal.

Outro impacto identificado na área de estudo da comunidade Bacardi foi à cobertura da área de mangue por concreto proveniente da construção da alça da ponte Paulo Guerra. Conforme figura 60



FIGURA 60: Concreto no Mangue
FIGURA: Nadja Granja, 2012.

Devido aos impactos negativos que houveram no mangue, se fez necessária uma medida de compensação com o replantio das espécies removidas na proporção de duas vezes o número de mudas suprimidas, em outra área do Parque dos Manguezais.

Fica evidente o quanto a Via Mangue, prestes a ser concluída, trouxe de complicações para o meio ambiente na comunidade em estudo. Como também, a própria construção do Shopping RioMar.

Em entrevista realizada em 23 de outubro de 2012 o representante da Secretaria de Meio Ambiente da Cidade do Recife - Maurício Guerra relata que, os aspectos ambientais ou aqueles aspectos urbanísticos que tem um rebatimento ambiental, o Shopping atendeu a todos os requisitos. O mesmo afirmou ainda que não houve alteração na legislação, tendo sido todo elaborado de acordo com a lei. A área do shopping está foi enquadrada em um setor de sustentabilidade ambiental, uma vez que o terreno era uma gleba edificada, antes ocupada pela antiga Fábrica da Bacardi. Desta forma, segundo o código ambiental alterado pela Lei 16 930/2003 que define para os terrenos com edificações considerados como gleba, o mesmo enquadra-se como SSA (Setor de Sustentabilidade Ambiental) ou seja não aplica-se os afastamentos definidos para as áreas de APPs, (Área de Preservação Permanente) que implicaria de 40 a 120m do corpo 'd'água. E dessa forma, precisou atender apenas aos 20 metros mínimos exigidos de faixa (*não edificante*) do rio. A edificação do shopping não está na faixa de APP, embora pudesse ser considerada o pelo fato de ser também um SSA.

Pelo fato de o empreendimento estar enquadrado como SSA e como setor de sustentabilidade foi exigido pela prefeitura um PRAV - Projeto de Revitalização e Recuperação de Área Verde, para aqueles instalados em APP (Área de Preservação Permanente), enquadrados como SSA. Foi solicitado também o dobro de área verde a ser recuperada no local que o empreendimento ocupa de APP, que é igual a SSA, para isto o Shopping utilizou o seu próprio terreno segundo o projeto paisagístico do shopping, priorizando a implantação de árvores de grande porte e mata nativa e, além disso, a compensação foi feita em outras áreas da cidade já que esta recuperação poderia ter sido feita em arborização urbana, faixa de APP ou em

praças. Além disso, o empreendimento foi considerado de impacto dentro da classificação regular. No entanto tiveram que ser replantadas 350 árvores que foram retiradas para a execução da obra.

Um impacto positivo destacado por Maurício Guerra, 2012 é o fato de o Shopping ligar sua rede coletora de esgotamento sanitário diretamente na rede coletora da cidade, através de uma tubulação que encontra a rede central na Avenida Herculano Bandeira e segue para a estação de tratamento do Cabanga. Afirma ainda Maurício Guerra, que não houve nenhuma supressão de mangue,

Além destes, foram executadas constantes limpezas no mangue, através do Projeto Amigos do Mangue que surgiu quando, em maio de 2010, o pescador Francisco Romeiro esteve no Rio de Janeiro com outros pescadores, que lhe apresentaram o projeto desenvolvido para a Bahia de Guanabara denominado “Bahia Limpa”. A princípio, o Projeto Amigos do Mangue não se assemelhou aos do Bahia Limpa, pelo fato deste último ter em seu corpo Geólogos, Geógrafos e Arquitetos Urbanistas. E no projeto de Recife foi inserido ao corpo técnico pescadores locais, alegando serem os maiores conhecedores do ecossistema manguezal.



FIGURA 61: Pescadores da equipe do projeto Amigos do Mangue
FIGURA: Autor, 2012.

A princípio, o nome do projeto seria “Capibaribe Limpo” por inspiração do projeto da Bahia de Guanabara, no entanto em discussão com integrantes da comissão organizadora do projeto aqui no Recife, chegaram à conclusão de que o nome seria “Amigos do Mangue” por se tratar de uma ação em benefício da natureza. Afim de obter recursos para a realização do projeto apresentaram-no para os órgãos competentes e não obtiveram sucesso pelo fato de ser um projeto pontual que não favorecia a cidade como um todo.

Quando no início da construção do Shopping RioMar, o grupo JCPM almejava também construir um píer para a atracação de barcos no manguezal em frente ao empreendimento, e foi quando perceberam a quantidade de lixo acumulado nas áreas de manguezal. Perceberam também que para a realização de um projeto como este teriam que primeiro limpar toda área do manguezal e revitalizar áreas degradadas. Mediante a isto, o pescador Francisco Romeiro, apresentou o “Projeto Amigos do Mangue” para o grupo junto a gerente socioambiental Vera Barbosa, que logo aprovou o projeto no valor de 60.000,00 (Sessenta Mil Reais) pago para a realização do projeto no perímetro do terreno de Shopping. Neste período realizaram 18 saídas ao manguezal e a retirada de 20 toneladas de lixo.



FIGURA 62: Amigos do Mangue na Realização da limpeza do manguezal do Pina
FIGURA: Francisco Romeiro, 2010.

Este projeto foi realizado durante toda construção do empreendimento com uma frequência de duas saídas semanais, mas infelizmente com a consolidação das

obras do Shopping o contrato não foi renovado e o mangue volta a ficar sujo outra vez.



FIGURA 63: Manguezal do Pina no perímetro do Shopping
FIGURA: Autor, 2012.



FIGURA 64: Lixo no Manguezal
FONTE: Autor, 2012.

Nota-se que, o manguezal “pede socorro”, e que este projeto, Amigos do Mangue não pode parar, pois a limpeza do manguezal precisa ser periódica, para a preservação da fauna e da flora do ecossistema Manguezal.

A grande meta do Projeto Amigos do Mangue é impedir a especulação imobiliária nos 300 hectares restantes do manguezal do Pina. No entanto mesmo sem a remuneração do grupo JCPM, os pescadores continuam com o projeto de revitalização do manguezal, desenvolvendo a produção de mudas, para no futuro terem a possibilidade de retomar com o projeto, fazendo além da limpeza o replantio de áreas degradadas.

Relata o senhor Francisco Romeiro diretor do projeto que, o grande desejo dos que fazem o movimento Amigos do Mangue é ver toda área de mangue que se encontra degradado, em função da construção do Shopping sendo revitalizada.



FIGURA 65: Imagem do grupo Amigos do Mangue
FONTE: Alyson Veras, 2012.

Neste sentido, o Projeto Amigos do Mangue foi enviado para órgãos investidores, que estão estudando a possibilidade de apoiar, para sua realização em todo perímetro do manguezal do Pina. Já que o shopping, apesar de se colocar como um projeto dentro dos princípios de sustentabilidade ambiental, não mostrou mais interesse.

Mesmo com um grupo lutando pela preservação do manguezal o Shopping RioMar construiu seu sistema de águas pluviais com escoamento direto para o manguezal. A princípio não teria problema algum. No entanto, a vegetação de mangue não suporta grandes quantidades de água doce quando jovem. Além disso, a grande quantidade

de água que sai destas pontas de ala (Caixa de escoamento de água pluvial) abrem valas no mangue e, conseqüente, proporciona a retirada de pequenas mudas.

As figuras 66 e 67 mostram as duas pontas de alas de escoamento de água pluvial do Shopping. Na primeira, nota-se que esta saindo dela uma água limpa. Já na segunda foi verificada a saída de uma água com uma pigmentação diferenciada, que sugere que está sendo usado para escoamento do esgoto do shopping, de forma clandestina. O que é notaria a agressão ao ecossistema do manguezal.



FIGURA 66: Ponta de Ala
FIGURA: Autor, 2012.



FIGURA 67: Ponta de Ala com ligação de esgoto
FIGURA: Autor, 2012.

4.8. CONFIGURAÇÃO SOCIO-ESPACIAL

Este item tem como principal objetivo verificar a configuração socioespacial da Comunidade do Pina, face aos projetos implantados, seja por parte do Poder Público, seja por parte dos grupos privados. Esse item, por sua vez, faz uma síntese de todos os aspectos analisados no território estudado, como: reassentamentos, novas moradias, mobilidade e meio ambiente. Ou seja, busca apresentar o resultado da nova configuração socioespacial a partir dos novos projetos.

Este item tem como principal objetivo verificar a configuração socioespacial da Comunidade do Pina, face aos projetos implantados, seja por parte do Poder Público, seja por parte dos grupos privados. Esse item, por sua vez, faz uma síntese de todos os aspectos analisados no território estudado, como: reassentamentos, novas moradias, mobilidade e meio ambiente. Ou seja, busca apresentar o resultado da nova configuração socioespacial a partir dos novos projetos.

Em função desta especulação, a paisagem urbana da comunidade já começa a tomar novos traços com os arranha céus que estão sendo implantados.



FIGURA 68: Shopping RioMar e torres empresariais
FONTE: Autor, 2012.



FIGURA 69: A nova paisagem urbana da Comunidade Bacardi
FONTE: Autor, 2012.

Por certo, os residentes neste local em nada serão favorecidos, pois é certo que estes empreendimentos sejam destinados as classes mais abastadas da sociedade, pois são estes que alimentam o mercado que cada vez se torna mais competitivo na busca pela obtenção de lucros cada vez mais altos.

Primeiramente, foi feita uma análise das ortofotocartas da comunidade e do mangue com o objetivo de verificar a evolução urbana desse espaço. E posteriormente são mostrados os resultados socioespaciais atuais.

Na primeira ortofoto de 1951(Figura 70) nota-se que, a área da Comunidade Bacardi está totalmente intacta, só existia apenas uma ponte de acesso ao bairro do Pina - a Ponte Agamenon Magalhães, erguida em 1920. Além disso, é possível perceber que, os leitos dos rios são maiores que o atual, evidências de que as áreas ribeirinhas foram aos poucos sendo aterradas para ceder lugar para as edificações.



FIGURA 70: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 1951
FONTE: FIDEM, 2012.

De 1950 para 1970 também não houve uma mudança evolutiva significativa nesse período da década de conforme mostra a ortofoto de 1975 (Figura 71).



FIGURA 71: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 1975
FONTE: FIDEM, 2012.

No entanto da década de 1970 para 1980 a comunidade deu um salto crescente no número de residências e em áreas de manguezal desmatada. Conforme ilustra a figura 72.



FIGURA 72: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 1986
FONTE: FIDEM, 2012.

Na década de 2000 (Figuras 73,74 e 75) fica evidente que a comunidade em estudo tem seu processo acelerado de ocupação e transformação, principalmente ao que diz respeito ao seu traçado e ao desmatamento de áreas de mangue. No entanto, sempre com um perfil socioeconômico de população de baixa renda.

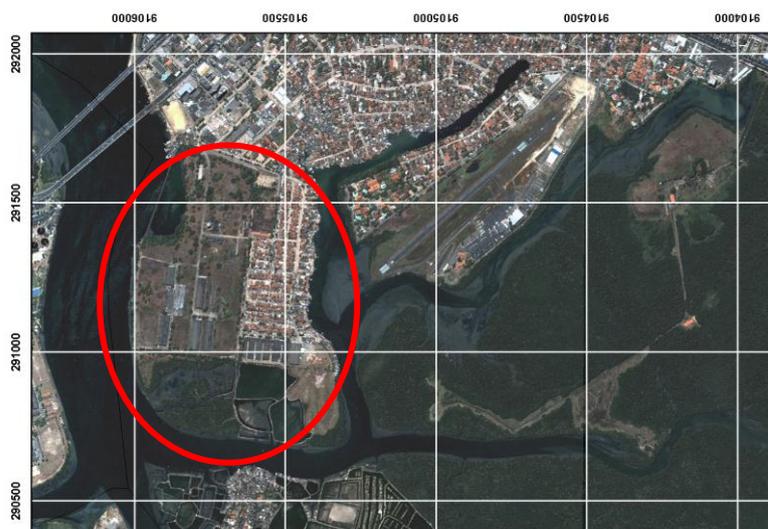


FIGURA 73: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 2002
FONTE: Esig, 2012.

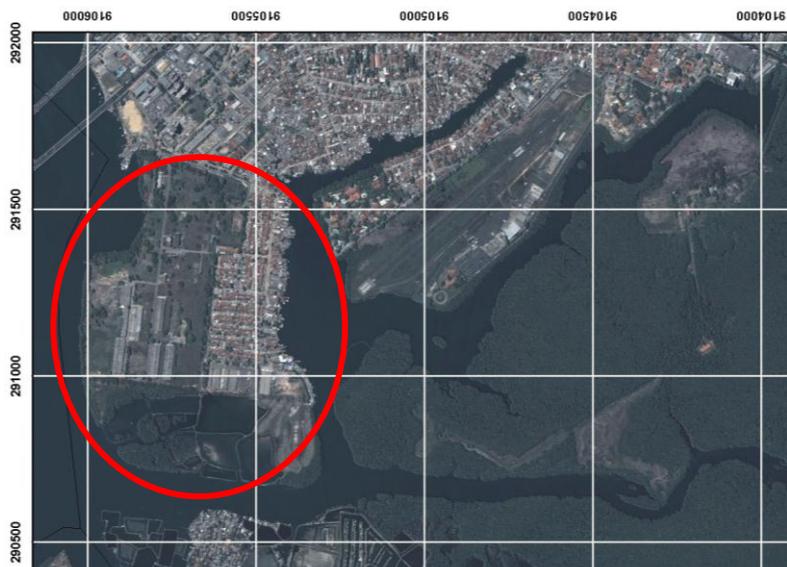


FIGURA 74: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 2005
FONTE: Esig, 2012.



FIGURA 75: Ortofoto da Comunidade Bacardi e Manguezal do Pina de 2007
FONTE: Esig, 2012.

Em um terreno que estava em desuso abrigando apenas alguns galpões da antiga Fábrica da Bacardi, com uma comunidade pobre ao redor, dá lugar a um shopping, que promove algum tipo de melhoria urbana para o bairro, conforme mostram as figuras 76,77, 78 e 79.



FIGURA 76: Av. Dr. Dirceu Tucano Veloso de Brito antes do Shopping
FONTE: Autor, 2012.



FIGURA 77: Av. Dr. Dirceu Tucano Veloso de Brito depois do Shopping
FONTE: Autor, 2012.



FIGURA 78: Av. Jamil Asfora antes do Shopping
FONTE: Autor, 2012.



FIGURA 79: Av. Jamil Asfora depois do Shopping
FONTE: Autor, 2012.

Toda a área está passando por um grande processo de transformação urbana, onde observam-se grandes construções modernas que pouco se relacionam com a paisagem antes existente. Dessa forma, nota-se que os empreendimentos propostos tanto pelo Poder Público, como pela iniciativa privada, contribui para um processo de elitização do espaço urbano, o que lembra alguns princípios do planejamento higienista do início do século 20. As figuras 80, 81, 82 e 83, mostram a nova reconfiguração socioespacial da Comunidade Bacardi.



FIGURA 80: Vista panorâmica das palafitas junto ao Manguezal.

FONTE: Chico Ludermir, 2010.



FIGURA 81: Vista panorâmica do Shopping RioMar e torres empresariais na área em estudo

FONTE: Autor, 2012.



FIGURA 82: Área da antiga fábrica da Bacardi

FONTE: Maria Barcelar, 2012.



FIGURA 83: Inserção do Shopping RioMar e torres empresariais na área em estudo

FONTE: Chico Ludermir, 2010.

Mediante a este cenário de constante transformações notamos que a comunidade Bacardi muda completamente em um curto período de tempo em função dos dois empreendimentos já citados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todos argumentos utilizados neste trabalho, nota-se que a hipótese levantada sobre o modelo de planejamento desenvolvido atualmente, parece estar longe de resolver os problemas resultantes do processo de urbanização brasileiro e que de fato, consegue interferir nos aspectos sociais, econômicos e culturais da sociedade.

Através de uma análise feita do processo de formação e consolidação das cidades brasileiras, fica evidente que para sanar os problemas enfrentados atualmente com o tipo de Planejamento desenvolvido nas grandes cidade do país, se faz necessário se pensar um projeto que viabilize a cidade como um todo, pois a partir destas intervenções pontuais confirmou-se que, o resultado não é satisfatório para o conjunto da sociedade.

Como resposta a esta forma de pensar a cidade, os empreendimentos Shopping RioMar e Via Mangue trouxeram consigo vários impactos positivos e negativos, tendo em vista as necessidades da população local que sofria com descaso da falta de políticas publicas no que diz respeito a infraestrutura e saneamento básico. No entanto, passaram a sofrer com problemas de outra ordem: a especulação imobiliária, o aumento do fluxo de carros nas vias locais, impactos ligados a remoções e reassentamento da população residente nas áreas de implantação dos mesmos.

Mediante a isto se torna possível constatar que, por vezes estes empreendimentos trazem impactos positivos na geração de emprego e renda, no acesso a novas tecnologias sejam elas empregadas na construção civil ou para a sociedade em geral. E por outro lado, acabam trazendo alguns impactos negativos tais como: a valorização excessiva do bem, agressão ao meio ambiente, entre outros. Contudo fica evidente que, estas ações dos empreendedores imobiliários com o auxilio do governo municipal, tem o seu lado bom que promove o crescimento, e o outro lado que muitas vezes não é mostrado, como os impactos que influenciam diretamente na vida da sociedade. E por fim vale salientar o superfaturamento dos investidores

imobiliários que promovem o crescimento para uma minoria, a classe mais abastada da sociedade.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 1988.

ARANTES, Vainer & Maricato, **Cidade do pensamento único: desmanchando consensos**, RJ:Vozes, 2000.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Estudos Nordestinos sobre Crescimento Urbano**. Recife: Fundaj. P.257-291, 2008.

BESSE, Jean-Marc. Ver a Terra: **seis ensaios sobre a paisagem e a geografia** (Tradução: Vladimir Bartalini). São Paulo: Perspectiva, 2006.

BITOUN, Jan. Recife uma interpretação Geográfica. In: **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. Org: Ana Fani. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1994, p. 27-45.

BRAGA, Maria do Carmo de Albuquerque. **A lógica de gestão do patrimônio e a dinâmica espacial**. Ed. do Autor, 2009.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Senado, 1998.

BRITO; HORTA E AMARAL. **A Urbanização Recente no Brasil e as Aglomerações Metropolitanas**. Minas Gerais , 2000.

CASTELLS, Manuel & Borja, Jordi. "**As cidades como atores políticos**"; in Novos Estudos CEBRAP, n. 45, julho/1996, p. 152-166.

CASTRO, Josué de. **Homens e Caranguejos**. 2º ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, RJ:Vozes, 2005.

GARREFA, Fernando. **Shopping centers: de centro de abastecimento a produto de consumo**, São Paulo: Senac, 2011.

GOUVÊA, Cristiane. **Integrante do movimento ocupa Estelita**. Recife, 2012.

CONDEPE/FIDEM. Disponível em <<http://www.portais.pe.gov.br/c/portal/layout>> Acessado em 3 de Abril de 2012.

COSTA, Fernando **Nogueira. Noção de Nação, Sociedade Brasileira**, 2010.

Estatuto da Cidade .Lei Federal nº .10.257 de 10 de julho de 2001.

Disponível:http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm, acessado em 29/05/2012.

FAUSTO; Cláudia; Ernesto (coord.). **A Urbanização Recente no Brasil e as Aglomerações Metropolitanas**, RJ:Vozes, 2007.

GARREFA, Fernando. **Shopping Centers de centr de abastecimento a produto de consumo**. São Paulo: Senac, 2011.

GEDDES, Patrick. **Cidades Em Evolução**, 1915.

GOULART, Nestor. **Habitação popular no Brasil: 1880 – 1920. SET – 1994**.

GOMINHO, Zélia de Oliveira. **Veneza Americana X Mucambópolis. O estado novo na Cidade do Recife**. (Décadas de 30 e 40). Recife: CEPE,1998.

JÚNIOR, Xisto Serafim de Santana de Souza. **Os atores sociais na organização sócio-espacial do bairro do Pina Recife-PE (Convergência e Dissilência)**. Dissertação de Mestrado:Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2001.

LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurelio Filgueiras (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999.

LIMA, Willian Fabiani. **Urbanização no Brasil**, UNIP, 2003.

MANOEL, Elson. **Planejamento Urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas**, Chapecó, 2008.

MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ:Vozes, P.40-50, 2011.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ:Vozes, P.59-62, 2001.

NOGUEIRA; CARVALHO. **Planejamento: a gestão da cidade**. Universidade do Rio Grande do Norte, 2009.

OLIVEIRA, Zélia. **Veneza Americana X Mucambópolis**. O estado novo na cidade do Recife. (Década de 30 e 40), CEPE, 1998.

PAULO, Antonio. **O Recife: Histórias de uma cidade**. Recife, 2002.

PEREIRA, Elson Manoel de. **Planejamento Urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas**. Chapecó: Argos, 2008, P.43-72.

PCR. **Relatório de Diagnóstico da Zona especial de Preservação Ambiental – ZEPA**, Recife, 2004.

PECHMAN, R.M. **Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

REYNALDO, ALVES. **Valores do Recife. O valor do solo na evolução da cidade**. Recife, 2009. p.65-75,

PERNAMBUCO DE A-Z. Disponível em <www.pe-az.com.br/index.php?option=com...task...> acessado em 11 de abril de 2012.

RIMA DO PROJETO VIA MANGUE. Disponível em <<http://www.slideshare.net/vfalcao/rima-final-via-mangue>> acessado em 14 de maio de 2010.

REZENDE, D. A.; CASTOR, B. V. J. **Planejamento estratégico municipal: empreendedorismo participativo nas cidades**, prefeituras e organizações públicas. 2. ed. Rio de Janeiro: Brasport, 2006.

Revista da Cidade, edições de 1928 e 1929, disponível digitalmente no site: Domínio Público. Acessado em 22 de abril de 2012.

REZENDE; ULTRAMARI. **Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual**. Paraná, 2006.

SILVA, Oswaldo Pereira. **Pina, Povo Cultura e Memória**. Recife: Funcultura, 2008

SOUZA, Erica Xavier de. **O Orçamento Participativo como uma Ferramenta de Cogestão da administração pública: Um estudo realizado na Secretaria de Cultura da Cidade do Recife**. Trabalho de Formatura – Centro de Ciências Sociais Aplicadas – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, Abr. 2002.

SOUZA & RODRIGUES. **Planejamento Urbano e ativismos sociais**. Chapecó: Unesp, 2004. p.51-59

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas**. 3ª edição. RJ, 2004.

VAINER, Carlos B. Pátria, **Empresa e Mercadoria**, s.d, 2000. p.75-103

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169 – 243.

VIEIRA, Márcia. **Anteprojeto arquitetônico para um centro de educação ambiental no entorno da Via Mangue Recife**. Recife, 2010.

Site disponível em:
http://www.peaz.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=592:pina&catid=36:bairros-do-recife&Itemid=81 acessado em 23 de maio de 2012.

Site disponível em: <http://www.portalengenho.com.br/v1/materias-interna/101> acessado em 25 de maio de 2012.

Mr Pedrosa disponível em: <http://www.panoramio.com/photo/58826768>. Acessado em 24 de maio de 2012.

Site disponível em: <http://www.prefeituro Recife.com>. acessado em 08/05/2012

Site disponível em: <http://www.recifeguide.com/beaches/urban.html>. acessado em 24 maio de 2012.

Site disponível em: <http://reirivadeoxum.webnode.pt/sobre-o-pina>. acessado em 02/04/2012

Site disponível em:
<http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/canais/noticias/2010/03/18/novoshoppingtera40milmetrosquadradosdeareaverde66417.php>. Acessado em 18/03/2012.

Site disponível em: <http://maxionibusolinda.blogspot.com/to-para-o.html> acessado em 19/11/2012.

Site disponível em: <http://www.slideshare.net/vfalcao/rima-final-via-mangue> acessado em 15/05/2012

Site disponível em: <http://ne10.uol.com.br/> acessado em 20/11/2012