PROBLEMAS URBANOS NA COSTA DE METRÓPOLES DO NORDESTE DO BRASIL

Plínio Martins Falcão, Ms.C.
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Baiano – IFBAIANO
Campus Guanambi
Distrito de Ceraíma, s/n, Zona Rural, CEP: 46.430-000, Guanambi, Bahia – BRASIL
E-mail: plinio_falcao@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

Com uma costa de 9.200 Km de extensão, o Brasil é um país cuja expansão territorial, iniciada no ano de 1500, ocorreu de modo que as suas principais cidades se consolidaram ao longo do litoral. Atualmente é um país com 8.511.965 Km^2 de área e população predominantemente urbana, estando, por sua vez, concentrada ao longo da faixa litorânea e suas imediatas zonas adjacentes.

O processo histórico de ocupação legou cidades como Salvador, Recife e Fortaleza, que na segunda metade do século XX vieram a se consolidar como metrópoles regionais, exercendo importante papel no que se referem à dinâmica da Região Nordeste.

As políticas de desenvolvimento regional, nas últimas décadas, transformaram essas três capitais em centros decisórios da região, elevando-a para uma posição privilegiada no que se refere às relações micro e macroeconômicas regionais, garantindo-lhe destaque nacional.

As metrópoles supramencionadas começaram a introduzir projetos de reestruturação urbana referentes ao aproveitamento do setor litorâneo, visando a dinâmica especulativa que isto poderia gerar: primeiramente, no capital imobiliário e em seguida, no setor turístico.

Entretanto, as mudanças espaciais ocorridas nessas cidades, associado aos seus potenciais paisagísticos e naturais, não têm considerado as fragilidades ambientais da zona costeira. E esta, por se caracterizar como a zona de contato entre o continente e o oceano, tem sofrido diversos impactos por meio das ações antropogênicas, que estão constantemente redesenhando o espaço.

Tais redesenhos são as formas dadas pelo homem à composição do espaço e às modificações executadas na paisagem, que é definida por Santos (2006, p.103) como o "conjunto de formas que, num dado momento, exprime as heranças que representa

sucessivas relações localizadas entre homem e natureza". Nas cidades, essas mudanças se expressam pela magnitude das transformações que o indivíduo é capaz de promover para o seu bem estar e estabelecimento enquanto ser social.

A materialização dessas mudanças na formação e evolução urbana é de fundamental importância, visto que nas cidades do mundo tropical a proximidade da praia ganha uma dimensão adicional associada ao microclima ameno, beneficiada pelas brisas marinhas.

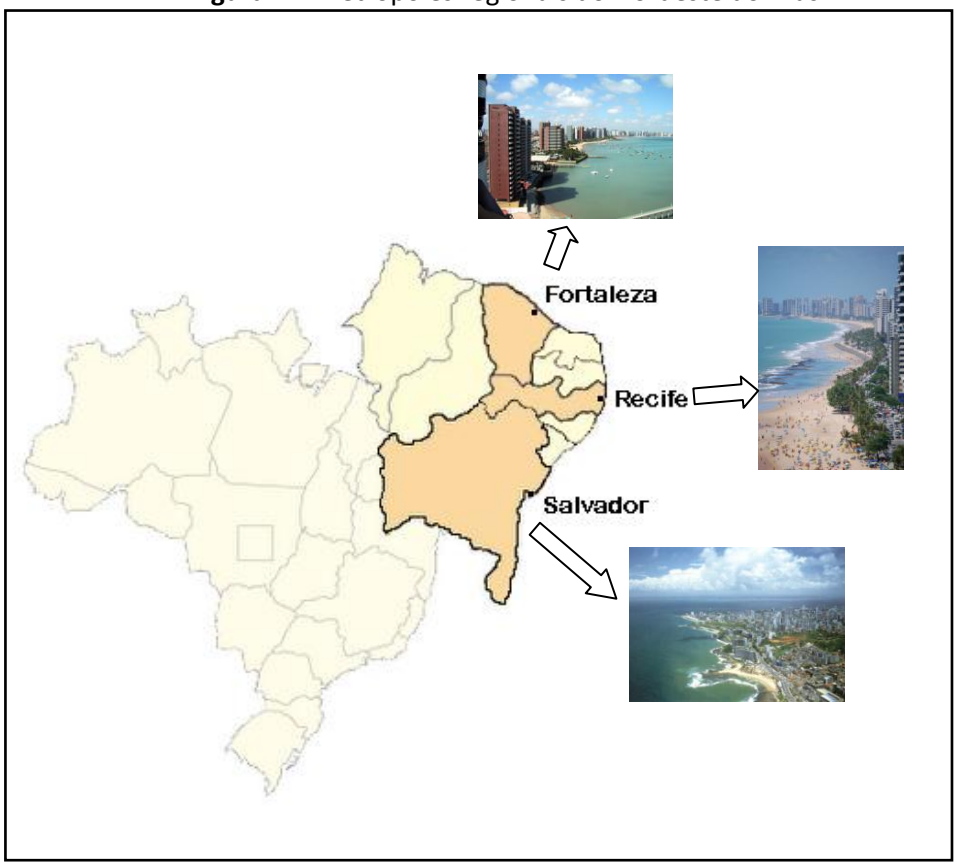
As modificações na avaliação ambiental foram, sem dúvida, um dos elementos que induziram a progressiva transferência das elites e classes médias abastadas para o setor litorâneo que, "a partir do final do século XIX, como no caso da cidade do Rio de Janeiro, originou um padrão espacial de segregação residencial caracterizado, em parte, por apresentar setores seletivos, como se exemplifica também com, entre outras cidades, Salvador, Recife e Fortaleza" (Corrêa, 2005, p.294).

Foi por conta disto que o presente trabalho surgiu enquanto proposta. Pela necessidade de se aferir as demandas ambientais do setor litorâneo nas três metrópoles regionais nordestinas e de verificar os hiatos existentes nas práticas do planejamento urbano.

E assim, observar a existência de vários problemas socioambientais que surgem nas metrópoles, em diferentes escalas, mas todos com uma mesma gênese: os processos de humanização da paisagem e a formação / produção do espaço.

O objetivo geral foi o de analisar os principais impactos ambientais gerados pela ocupação urbana em trechos valorizados da costa de Salvador, Recife e Fortaleza (figura 1), identificando um problema ambiental de grandes proporções em cada setor analisado; caracterizando a origem desses problemas nas referidas áreas e sugerindo propostas para o planejamento das cidades costeiras analisadas.

Figura 1 – Metrópoles regionais do Nordeste do Brasil



Fonte: Elaborado por Falcão & Santos (2010)

Para isto, considerou-se uma metodologia de pesquisa voltada para uma determinada quantidade de elementos, que, para Lakatos (2006, p.221), abrange um maior número de itens, valendo a pena assinalar a necessidade de se especificar cada uma dessas etapas por meio dos seus métodos, que consistiram na utilização do Método Indutivo.

A partir deste foi possível estabelecer-se o entendimento da evolução urbana, como se constituiu a sua atual configuração e as interferências que vem gerando ao ambiente costeiro local. Quanto aos Métodos de Procedimento, se enquadra o de estudo de caso, uma vez que foi analisado um contexto associado a problemas de ordem ambiental, levantando informações e traçando perfis.

As técnicas utilizadas foram: (i) documentação indireta, por meio das informações prévias sobre a temática em estudo, adquiridas por meio de pesquisa bibliográfica, documental e cartográfica, além (ii) documentação direta, fazendo uso da observação direta intensiva, por meio da observação participante, desenvolvida a partir das atividades de campo.

Estas foram realizadas nas três capitais, em períodos diferenciados dos anos de 2007 e 2008, consistindo em: caminhamento e descrição das características gerais; registro das atividades locais; identificação de impactos ambientais; entrevistas e registro fotográfico.

Como a região Nordeste tem o maior trecho de costa do país e a produção de estudos sobre a temática ainda é insuficiente, inclusive nas suas capitais, dar enfoque aos problemas ambientais urbanos pode ser uma alternativa para fornecer meios para futuros estudos de análise ambiental, visando a preservação do meio ambiente e a gestão de recursos.

Todavia, a justificativa do trabalho se apóia na descrição / análise de impactos ambientais atribuídos ao processo de ocupação urbana ao longo da zona costeira, contribuindo de forma crítica com os processos de urbanização e planejamento das cidades em questão, reforçando a relevância das informações apresentadas na pesquisa.

FORMAÇÃO DE CIDADES LITORÂNEAS E LÓGICA ATUAL DO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL

O processo de formação de cidades é extremamente mais antigo, pois ainda na Antigüidade já eram identificados os primeiros aglomerados urbanos. Além da formação de diversos grupos sociais num espaço tecnicamente construído, havia, na maior parte das vezes, a escolha por um local que respondesse aos anseios e / ou necessidades básicas de sustentação do homem.

Por sua vez, a proximidade com a água sempre foi, no curso da história, um fator decisivo na implantação de cidades. O oceano e os mares, além de suprimento alimentar, apontavam as perspectivas de contato com outras culturas e nações e os rios, além disso, eram fontes de abastecimento de água potável, possuíam potencial de irrigação, energia e produção de alimentos. Por conta disso, muitas cidades se formaram em vales férteis, ou seja, nas áreas de planícies fluviais ou costeiras.

Essa tendência, aliada aos processos de conquista e dominação de territórios, configurou, ao longo do tempo, um processo de ocupação comum na zona costeira. Cidades se formaram, atraíram novos grupos, interesses e acabaram influenciando o surgimento de cidades vizinhas, que estabeleceram elos com outras, constituindo,

assim, uma rede urbana[1]. Desse modo se deu o processo de formação territorial em vários países do mundo, sobretudo, no Brasil.

Considerando esse histórico de formação e expansão, nasce Salvador, a primeira capital do Brasil, e mais tarde Recife. Ambas foram de suma importância na história nacional, inclusive como locomotivas da primeira fase de desenvolvimento econômico. Mais recentemente nasce Fortaleza, que juntamente com as outras duas capitais supramencionadas, vão formar a partir da década de 1950 – quando o Brasil acelera a sua política de crescimento econômico – as três metrópoles regionais de influência do Nordeste brasileiro.

Nessas cidades, inicialmente, a costa tem um papel fortemente relacionado às estruturas portuárias, vinculado tanto na dinâmica dos bens e matérias, quanto no transporte de pessoas. Mas as tendências do século XX começam apontar outros rumos no que se refere à expansão sobre a zona costeira, fazendo com que na segunda metade deste mesmo século, o lugar de passagem e do veraneio comece a abrigar o ritmo da moradia.

É a partir dessa forma que nascem os modos de ocupação na costa, as atividades a ela atreladas e a especulação das áreas valorizadas e consumíveis por determinados segmentos da sociedade contemporânea. Este é um dos privilégios legados às cidades litorâneas: uma rica composição paisagística que movimenta diversos circuitos da economia formal, mas que muitas vezes acaba representando um conjunto de problemas para a sociedade.

Neste espaço de tempo, aceleram-se no país as discussões pautadas na elaboração e execução do planejamento urbano. E no que tange à própria história do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil, Villaça (1999) distingue três principais momentos:

(a) 1875 – 1930: surgem os planos de melhoramento e embelezamento, herdeiros da forma urbana monumental, influência renascentista da França de exaltação burguesa; destruição da forma urbana colonial;

(b) 1930 – 1990: período marcado pelos planejamentos enquanto técnica de base científica indispensável para a solução dos problemas urbanos; enfoque dado ao zoneamento e organização físico-territorial das atividades no espaço urbano;

(c) 1990 até a atualidade: reação à ideologia do planejamento como solução dos problemas; Período pós Reforma Urbana.

[1] Segundo Corrêa (1989), a rede urbana é o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo uma economia mundial.

Mas o que se verifica no cotidiano das metrópoles brasileiras é que as intervenções urbanas do planejamento não são feitas como cogitadas na teoria, pois acabam não entrando na pauta de prioridades da esfera pública, maior representante no que se refere à condução do planejamento e da gestão urbana em suas instâncias.

A diferença entre esses campos é bem definida por Souza (2002), quando considera o planejamento o conjunto de estratégias vinculadas à formação de modelos urbanísticos e estruturação técnica, enquanto que a gestão corresponde à execução e operacionalização dessas ferramentas, ou seja, a administração da cidade propriamente dita.

Na sociedade capitalista, o planejamento e a gestão tendem a serem conservadores, ou seja, passam a manter a ordem econômica e política vigentes, uma vez que o Estado comumente responde aos interesses das classes dominantes. No Brasil, firmou-se uma visão de que o ponto-chave de formulação de uma política urbana é a esfera técnica do planejamento urbano, que se firma enquanto setor da administração pública entre o final dos anos 1960 e início dos 1970.

E com o passar do tempo, segundo Maricato (2001), são abundantes os exemplos de planos e de leis que ficaram no papel, que não são seguidas e exigem uma nova atitude em relação ao planejamento urbano. O que de fato existe é que a distância entre plano e gestão se presta ao papel ideológico de encobrir com palavras e conceitos modernos e pós-modernos, práticas arcaicas tais como: obras definidas pelas megaempreiteiras que financiam campanhas eleitorais; suas localizações obedecem à lógica da extração de renda imobiliária e do bem-estar da cidade oficial. (MARICATO, 2001, p.116)

Por conta disto, as ações relativas ao planejamento das cidades, atualmente, são sempre passíveis de revisões, com necessidade de aprofundamento nas idéias que são preconcebidas pelos seus planos, visto que muitas legislações urbanísticas são mal interpretadas ou descumpridas no momento de se estabelecer e executar ações normativas para o espaço urbano.

Deve-se considerar, ainda, que a participação cidadã é um dos caminhos que fortalecem esta perspectiva, pois o indivíduo que vive na cidade, se locomove por ela, exercita a economia e o diálogo cidadão, é, sem dúvida, um agente transformador do espaço, obviamente, das políticas e do planejamento urbanos.

PROBLEMAS AMBIENTAIS E ENTRAVES URBANOS NA COSTA DE SALVADOR, RECIFE E FORTALEZA

A fase de crescimento das metrópoles regionais brasileiras teve um salto importante durante as décadas de 1970 e 1980, quando centenas de programas apoiados pelas instituições e agências de fomento ao desenvolvimento regional se estabeleceram em todas as regiões do país. Nesse contexto, o Nordeste teve o seu cenário representado pela ascensão de Salvador, Recife e Fortaleza no cenário nacional.

Tornaram-se economicamente pujantes e geograficamente estratégicas, o que facilitava o fluxo de bens, serviços e, sobretudo, pessoas. Matrizes do crescimento que figuram diversas transformações espaciais: inchaço, mobilidade e segregação. E os impactos ao ambiente surgem juntamente com essas categorias: cidades cada vez mais desenhadas e uma variada legenda de degradações, que varia de acordo com as funcionalidades de cada uma.

Daí se confirma que o crescimento urbano produz impactos ao ambiente. O acelerado aumento do número de edificações gera severas conseqüências à natureza, principalmente quando não se leva em consideração a construção de planos e / ou modelos urbanos que atenuem a degradação promovida pelo avanço dos empreendimentos imobiliários ou mesmo das construções informais.

E na zona costeira, que se constitui num ambiente sensível, o nível desses impactos pode ser maior, com repercussões diretas no cotidiano dos habitantes das cidades localizadas nessas áreas. E as capitais costeiras refletem esse panorama, a exemplo de Salvador, Recife e Fortaleza, que despontam como metrópoles regionais nas quais o crescimento seguiu voltado aos interesses do capital, definindo os seus desenhos de urbanização e os atributos, positivos ou negativos, que estes agregaram ao espaço urbano.

Salvador, no limiar dos seus quase três milhões de habitantes, carece de muita atenção por parte do poder público, com o intuito de encontrar alternativas para uma cidade melhorada para o seu povo. O trecho costeiro entre os bairros da Barra e Rio Vermelho, entre os mais valorizados da capital, analisado durante esta pesquisa, aponta as necessidades de se viabilizar um planejamento menos teórico e mais prático.

Percebe-se que a fragilidade da legislação no que se refere ao poder de fiscalização e penalidades, permitiu, ao longo do tempo, uma situação de extrema informalidade ao longo da costa. Diretamente, o que se verifica é uma intensa ocupação sem

compromisso com a configuração paisagística, ainda que entre os ditos bairros esteja o maior número de edificações mais elevadas da orla Atlântica, representando construções formais, com muitas fachadas deterioradas e visualmente poluidoras. (figura 2)

Figura 2 – Orla Atlântica de Salvador – Barra / Rio Vermelho

Fonte: Falcão, Plínio Martins (2010)

Com uma infraestrutura urbana mais organizada e recentemente reformada, Recife e Região Metropolitana têm na especulação imobiliária um grande problema relacionado ao setor costeiro. O processo de ocupação litorânea é relativamente antigo e a legislação local permite a construção de edificações elevadas em frente ao mar. Isto fez com que, ao longo do tempo, os espaços na área litorânea tenham sido ocupados em larga escala, havendo, atualmente, poucas áreas que não estejam construídas.

A gravidade desta situação foi o nível de proximidade que as construtoras levantaram os edifícios, tanto na Boa Viagem, como, principalmente, em Piedade (correspondente ao município de Jaboatão dos Guararapes, conurbado a Recife). O

segmento de torres muito próximas, ou completamente dentro da linha de costa, sofre agora com os efeitos da erosão costeira ao longo daquele litoral, em alguns casos, compondo uma situação de risco, pelo fato de edifícios terem as suas áreas e, conseqüentemente, suas bases, alcançadas pelo mar. (figura 3)

Figura 3 – Orla de Recife e Região Metropolitana – Boa Viagem / Piedade

Fonte: Falcão, Plínio Martins (2010)

Referência nacional de turismo, a cidade de Fortaleza, das três capitais analisadas, é que está em melhor situação no que se refere aos níveis sociais da sua população, com menores índices de segregação socioespacial. Mas, por outro lado, não foge à regra dos problemas ambientais decorrentes da sua expansão e dos seus níveis de urbanização, representados tanto pelo crescimento planejado, quanto pelo informal.

Passa pelo mesmo processo de especulação que as cidades anteriores, seguindo idêntica lógica de ocupação espacial de Recife. Mas a situação ambiental se agrava no que se refere à presença de esgotos *in natura* ao longo da costa. Não é difícil encontrar um esgoto fresco, natural, ejetado diretamente nas praias por emissários oficiais, o que obviamente provoca influências na balneabilidade das praias urbanas.

Figura 4 – Orla de Fortaleza – Cais do Porto / Iracema

Fonte: Falcão, Plínio Martins (2010)

No entanto, o setor litorâneo das três cidades que concentram a maior população do Nordeste brasileiro agrega vários problemas que, a essa altura, qualquer que fosse a legislação, teria dificuldades para resolvê-los de maneira imediata. As principais demandas são de caráter urbano-ambiental. (figura 5)

Figura 5 – Demandas urbano-ambientais na costa das metrópoles regionais

CAPITAL	PRINCIPAIS PROBLEMAS
SALVADOR	• Informalidade nos processos de ocupação • Esgotamento em praias de trecho analisado • Ocupação em terrenos de marinha
RECIFE E REGIÃO METROPOLITANA	• Erosão costeira • Perda de calçadas e estruturas litorâneas • Ocupação em terrenos de marinha • Desvalorização imobiliária
FORTALEZA	• Esgotamento *in natura* nas praias do trecho analisado • Erosão costeira • Ocupação em terrenos de marinha

Fonte: Elaborado por Falcão, Plínio (2010)

Contudo, verifica-se que grande parte dos problemas está associada à ausência de práticas coerentes do planejamento urbano, que não busca concatenar-se com a amplitude e complexidade das demandas existentes. Ainda persiste a prática do planejamento urbano que não se concentra nas reais necessidades da população, nas possibilidades e dimensões da expansão e no não cumprimento efetivo da legislação.

CONCLUSÃO

As cidades brasileiras, a partir da década de 1950, foram fortemente alteradas nos seus desenhos de urbanização. Cada uma buscando se adaptar às modalidades regionais de produção do espaço, impostas pelo quadro econômico vigente, sob controle das metrópoles Rio de Janeiro e São Paulo. Grandes rodovias começavam a rasgar o país que, a partir dali, produziria centenas de desenhos de cidades e redesenharia as existentes sob as condições supracitadas, ou seja, voltadas para os novos interesses.

Mas foi a acessibilidade física um dos fatores que permitiram essa expansão do território brasileiro, resultando na ocupação massiva da sua faixa litorânea, onde está alocada, atualmente, a maior parte das suas cidades e, por sua vez, da população. Pode-se afirmar que um longo histórico de impactos se constituiu pelas mudanças a partir daí geradas, até os dias atuais. A transição para o século XXI revela cidades cada vez mais expressivas, imponentes, com formas e funções constituídas de maneira peculiar ao seu processo de expansão.

No geral são grandes cidades, múltiplos problemas, e a base física da zona costeira saiu perdendo, por se tratar de ambiente natural sensível e ecologicamente diversificado. A intensidade dos impactos ambientais negativos se fez presente e muito maior, tanto os de origem antropogênica, quanto os efeitos dos impactos naturais sobre os espaços humanizados.

O fato é que o poder público, em meio a essa complexidade e no trâmite dos seus desacertos, ainda poupou-se em estruturas ambientais, como as políticas de infraestrutura e saneamento básico, as suas responsabilidades aumentam, visto que a gênese desses impactos, ambientalmente falando, repercutirá em todo o ecossistema urbano. E como uma rede de problemas, todos serão afetados, logicamente em diferentes escalas, mas em médio prazo os danos se reverterão em perdas para todos os habitantes.

No caso de Salvador, Recife e Fortaleza, essa sincronia de problemas rebate no tecido das três cidades e da zona costeira adjacente às mesmas, viabilizando diversos

pontos onde podem ser registrados impactos ambientais ao longo da sua orla. Esta, muito embora seja um espaço valorizado, circuito de inúmeras atividades, não está isenta de degradações, que apesar de despontarem ali, surgiram em diversos pontos da cidade, inclusive nas áreas periféricas.

Como na maior parte das grandes cidades do Brasil, alguns interesses sobrepujam aos da coletividade, ainda que para isto tenha-se que sofrer perdas substanciais em longo prazo. Isto porque a cidade é um todo complexo, traduzida pelo seu gentílico diversificado, fazendo com que ações localizadas não interfiram significativamente na sua dinâmica, considerando a escala de tempo e a ocorrência histórica como matrizes que permitem uma mediação racional para os usos do espaço como um bem comum.

Portanto, não existe uma condição atual que revele a medida conveniente para a solução definitiva dos problemas registrados na orla das capitais analisadas. Pelo contrário, são deficiências acumuladas há séculos, intensificadas nas últimas décadas, mas que podem ser minimizadas a partir de propostas que avancem sobre o que é básico, nos termos do diagnóstico. Soluções imediatas que sugiram um consenso entre os diversos segmentos da sociedade, a fim de alcançar melhores resultados no que se refere à complexidade urbana, no bojo das suas mais amplas dificuldades.

REFERÊNCIAS

Corrêa, R.L. 2005, *Trajetórias geográficas,* Bertrand, Rio de Janeiro.

Corrêa, R.L. 1989, *A rede urbana,* Ática, São Paulo.

Lakatos, E.M., Marconi, M.A. 2006*, Fundamentos de Metodologia Científica,* Atlas, São Paulo.

Maricato, E. 2001, *Urbanismo em fim de linha***,** Edusp, São Paulo.

Santos, M. 2006, *A natureza do espaço,* Edusp, São Paulo.

SOUZA, M.J.L. 2002, *Mudar a cidade,* Bertrand, Rio de Janeiro.

VILLAÇA, F. 1999, *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.* In: DEAK, C., SCHIFFEER, S. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil,* Edusp, São Paulo.