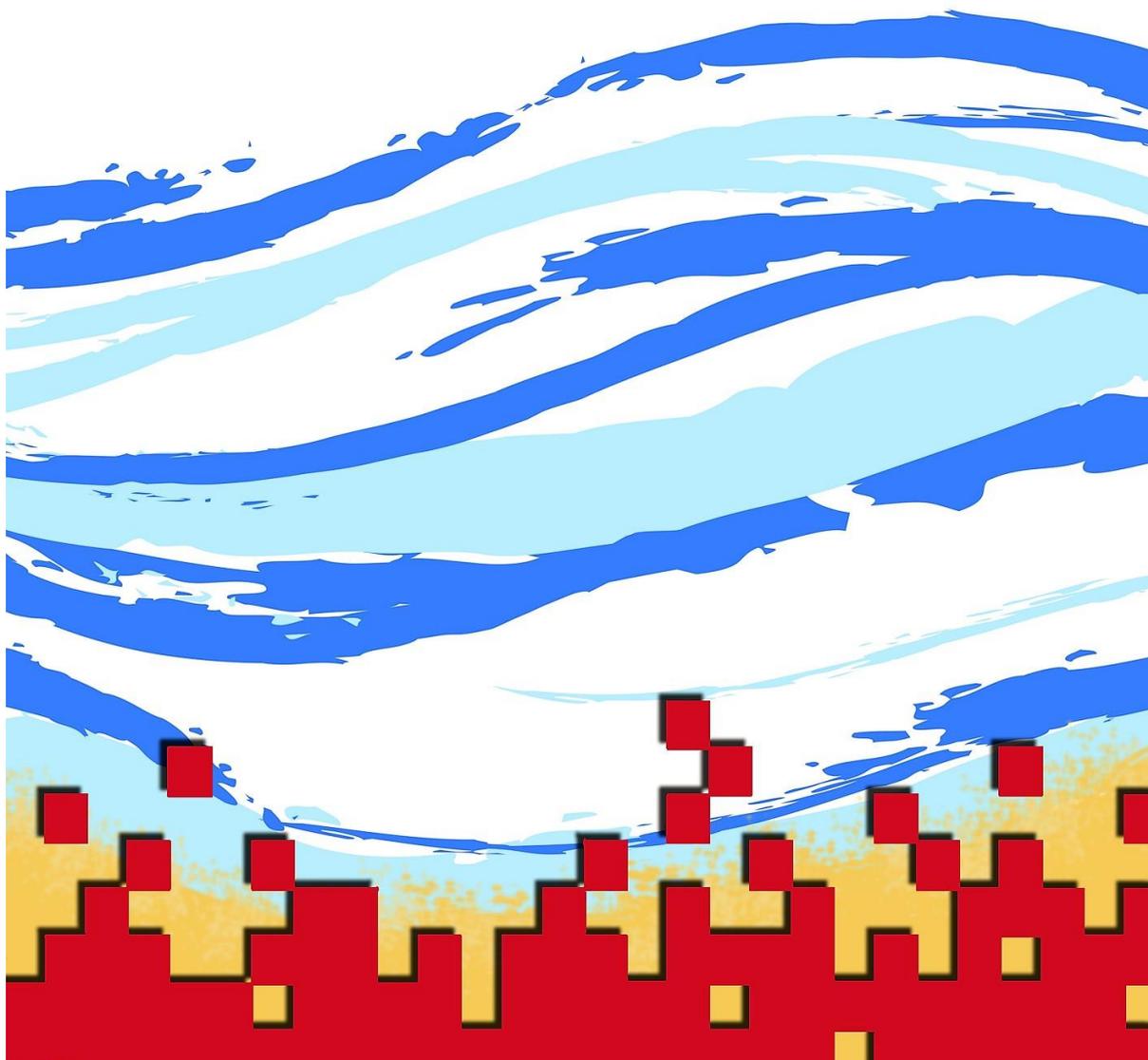


UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

CONFIGURAÇÃO URBANA E
ESCALAS DE
(IR)REGULARIDADE NA
ORLA MARÍTIMA DA ILHA DE
ITAMARACÁ-PE

JOSIANE NASCIMENTO ANDRADE





UNIVERSIDADE FEDERAL DE PENAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

JOSIANE NASCIMENTO ANDRADE

**CONFIGURAÇÃO URBANA E ESCALAS DE (IR)REGULARIDADE NA
ORLA MARÍTIMA DA ILHA DE ITAMARACÁ – PE**

RECIFE
2018

JOSIANE NASCIMENTO ANDRADE

**CONFIGURAÇÃO URBANA E ESCALAS DE (IR)REGULARIDADE NA ORLA
MARÍTIMA DA ILHA DE ITAMARACÁ – PE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Jan Bitoun

RECIFE
2018

Catálogo na fonte

Bibliotecária: Maria Janeide Pereira da Silva, CRB4-1262

A553c Andrade, Josiane Nascimento.
Configuração urbana e escalas de (ir)regularidade na orla marítima da
Ilha de Itamaracá - PE / Josiane Nascimento Andrade. – 2018.
118 f : il. ; 30 cm.

Orientador : Prof. Dr. Jan Bitoun.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-Graduação em Geografia, Recife, 2018.
Inclui Referências, apêndices e anexos.

1. Geografia. 2. Mapas – Escalas. 3. Costa. 4. Praias. 5. Urbanização
litorânea. 6. Orla marítima. I. Bitoun, Jan (Orientador). II. Título.

918 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2018-037)

JOSIANE NASCIMENTO ANDRADE

**CONFIGURAÇÃO URBANA E ESCALAS DE (IR)REGULARIDADE NA ORLA
MARÍTIMA DA ILHA DE ITAMARACÁ – PE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovada em: 23/02/2018.

BANCA EXAMINADORA

Profº. Dr. Jan Bitoun (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Profª. Dra. Cristina Pereira de Araujo (Examinadora Externa)
Universidade Federal de Pernambuco

Profº. Dr. Felipe Luís Maciel da Silva (Examinador Externo)
Instituto Federal de Pernambuco

Para a minha mãe, minha primeira professora,
maior incentivadora, eterna inspiração e
apaixonada pela Ilha de Itamaracá.

AGRADECIMENTOS

Acredito que a decisão de ingressar no mestrado em outra área foi uma das mais acertadas que tomei. A arquitetura e o urbanismo são minha base e lugar de conforto, mas a geografia me abriu outro mundo (ou pelo menos outra forma de enxergá-lo). Essa escolha eu agradeço ao geógrafo Phillip e a minha amiga Catarina, que entre um intervalo e outro no trabalho estiveram presentes e confiantes durante todo o processo.

Ao meu querido orientador Jan Bitoun agradeço por dividir seu tempo, seu conhecimento e suas excelentes histórias com tanta paciência, humor e humildade. Quero um dia ter pelo menos a metade da sua capacidade de ensinar e motivar os alunos. Guardarei com carinho todos os ensinamentos, cobranças e incentivos que espero ter absorvido da melhor forma. Foi realmente uma honra, professor!

A geografia também me trouxe o Observatório das Metrópoles e o contato com pesquisadores brilhantes, que tenho a sorte de hoje chamar de amigos. Twane, Alexandra e Heitor, eu agradeço por toda a troca e por todas as gargalhadas. Vocês me ensinaram e inspiraram demais, com leveza e solidariedade. Aos colegas de turma agradeço o carinho, especialmente ao Rodrigo, meu parceiro de eventos, Gabriel, o melhor ouvinte e melhor companhia em todas as circunstâncias e Aurília, que tanto me inspirou. Eu não poderia ter uma turma melhor. Ao Professor Diogo, geógrafo e mestre dos mapas, agradeço pela ajuda e incentivo desde a época da graduação.

Aos membros da banca de qualificação, Professora Cristina Pereira de Araujo (querida Cris) e Professor Felipe Maciel da Silva, agradeço pelos ensinamentos e ajuda imprescindível na conclusão deste trabalho. Agradeço ainda a todos os trabalhadores da Universidade Federal de Pernambuco com quem convivi nos últimos 2 anos, principalmente ao Eduardo Veras, por sua dedicação ao PPGEIO e seus alunos.

Ao Bruno agradeço pela parceria, pela atenção na revisão das imagens e pela paciência de me ouvir e compreender a importância desta etapa para a minha vida profissional. Aos meus amados Winy e Emerson agradeço pelo acolhimento, pela arte da capa e pela revisão do abstract. A todos os amigos que me suportaram (em todos os sentidos): muito obrigada!

Eu sempre quis ser professora, por admiração à minha mãe, Raimunda, a quem também agradeço por acreditar que eu podia fazer mais. O mestrado inicia a busca por este ofício e confirma que, no meu caso, este é o único caminho possível. Sendo assim, agradeço a todos e todas que ainda acreditam que uma educação pública de qualidade não é privilégio, mas sim um direito pelo qual vale a pena lutar, acreditar e nunca TEMER.

Quando eu era um menino
Todos os domingos
O meu pai me levava à Ilha de Itamaracá
E na minha inocência de criança
Eu só podia conceber que ali era o céu
Reginaldo Rossi

RESUMO

Por suas características naturais, sua localização e seus significados, o litoral figura como um espaço de grande valorização, tanto econômica quanto simbólica. Assim, esta pesquisa enfoca a lógica de organização espacial e como esta se relaciona com as ocorrências características e de ocupações irregulares nas faixas de areia das praias do município Ilha de Itamaracá, Pernambuco. Busca-se compreender como os diversos agentes produtores constroem e interferem naquele espaço, bem como sua proximidade com os parâmetros urbanísticos e legislações vigentes. A dinamicidade do processo de urbanização, o crescimento desordenado e as constantes mudanças nos padrões de ocupação do solo exigem que os municípios conheçam as especificidades do seu território e, identificar situações de irregularidade é importante para tal. Propõe-se identificar as ocorrências que se apresentam ao longo da extensão da orla marítima, considerando que o processo de valorização inerente ao litoral contribuiu para que tais situações fossem reproduzidas, embora estas variem em repercussão espacial e ambiental. Analisam-se as configurações das ocupações irregulares na orla marítima do município, utilizando-se como parâmetros a discordância com as legislações urbanísticas, os prejuízos físico-ambientais decorrentes e os impedimentos ao desfrute da praia enquanto espaço de uso comum. Foram analisados os agentes produtores do espaço urbano, observando o papel do Estado e do mercado imobiliário na consolidação dos padrões de ocupação da área de estudo e suas repercussões escalares.

Palavras-chave: Escalas. Orla Marítima. Praia. Urbanização Litorânea. Ilha de Itamaracá.

ABSTRACT

Due to its natural characteristics, its location and its meanings, the coastline is a space of great appreciation, both economic and symbolic. Thus, this research focuses on the logic of spatial organization and how it relates to the characteristic occurrences and irregular occupations in the sand strips of the beaches of the municipality of Itamaracá, Pernambuco. The aim is to understand how the various producers agents construct and interfere in that space, as well as its proximity to the urban parameters and current legislations. The dynamism of the urbanization process, the disorderly growth and the constant changes in the patterns of land occupation require that the municipalities know the specificities of their territory and to identify situations of irregularity is important for this. It is proposed to identify the occurrences that appear along the coastline, considering that the process of valorization inherent to the coast contributed to such situations being reproduced, even though they vary in spatial and environmental repercussions. The configurations of irregular occupations on the waterfront of the municipality are analyzed using as parameters the disagreement with the urban legislation, the physical and environmental damages and the impediments to the enjoyment of the beach as a space of common use. The agents producing the urban space were analyzed, observing the role of the State and the property market in the consolidation of occupation patterns of the studied area and its scalar repercussions.

Keywords: Scales. Maritime Border. Beach. Coastal Urbanization. Ilha de Itamaracá.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Orla marítima de Pernambuco com indicação das primeiras vilas estabelecidas	24
FIGURA 2 - Polos de Desenvolvimento de Turismo do PRODETUR II.	33
FIGURA 3 - Polo Costa dos Arrecifes.	34
FIGURA 4 - Linha de preamar máxima da Zona Costeira de Pernambuco.....	38
FIGURA 5 - Esquema de ambiente praiial.	39
FIGURA 6 - Setores do ambiente praiial.....	40
FIGURA 7 - Localização da Ilha de Itamaracá.	51
FIGURA 8 - Ocupação atual da Ilha de Itamaracá.	52
FIGURA 9 - Trecho de travessia entre a área A (Sossego) e a área D (Jaguaribe).....	53
FIGURA 10 - Acesso terrestre para o extremo norte da ilha, com a existência de guarita para controle, localizada à esquerda.	53
FIGURA 11 - Praias da Ilha de Itamaracá.....	57
FIGURA 12 - Cobertura do solo no norte (acima) e sul (abaixo) da Ilha de Itamaracá.....	58
FIGURA 13 - Evolução da ocupação da orla marítima.....	59
FIGURA 14 - Bar construído à beira mar na Praia do Sossego e areia utilizada em obra para contenção da água.....	60
FIGURA 15 - Densidade demográfica do município.	61
FIGURA 16 - Lançamento de esgoto no mar na praia do Pilar.....	63
FIGURA 17 - Zoneamento da Ilha de Itamaracá.....	64
FIGURA 18 - Anúncios na parte norte da Ilha de Itamaracá.	70
FIGURA 19 - Distribuição dos domicílios de uso ocasional.	75
FIGURA 20 - Residência de uso ocasional avançando sobre a areia.	76
FIGURA 21 - Sistematização dos parâmetros de irregularidade.....	80
FIGURA 22 - Situações de irregularidade observadas na Ilha de Itamaracá.	82
FIGURA 23 - Densidade das ocorrências de irregularidade.	85
FIGURA 24 - Ocorrência 33 – Iate Clube Itamaracá.	88
FIGURA 25 - Ocorrência 55 – Barracas em alvenaria.	89
FIGURA 26 - Ocorrência 07 – Residências na areia.....	90
FIGURA 27 - Ocorrência 53 – Área de lazer sobre a areia.....	90
FIGURA 28 - Ocorrência 09 – Bar e processo erosivo.	92
FIGURA 29 - Ocorrência 20 – Acúmulo de lixo na praia.....	92
FIGURA 30 - Ocorrência 12 – Esgoto sem tratamento despejado no mar.	93

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Marcos para o gerenciamento costeiro no Brasil.	41
QUADRO 2 - Principais características da ocupação da Ilha de Itamaracá.	55
QUADRO 3 - Síntese dos parâmetros urbanísticos municipais por zona definida no PD.	67
QUADRO 4 - Parâmetros selecionados para a classificação das situações de irregularidade.	80
QUADRO 5 -Classificação das ocorrências identificadas.....	86

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Grau de Ocupação Urbana da orla marítima da Ilha de Itamaracá.	56
TABELA 2 - Comparativo dos índices de desigualdade na RMR.	62
TABELA 3 - Meios de hospedagem cadastrados na Ilha de Itamaracá e municípios vizinhos.	72
TABELA 4 - Comparação do número de domicílios permanentes e de uso ocasional nos municípios litorâneos de Pernambuco.	73

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNB - Banco do Nordeste do Brasil

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CIRM - Comissão Interministerial dos Recursos do Mar

CONDEPE/FIDEM - Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco

CPRH - Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado de Pernambuco

ETI – Empreendimento Turístico Imobiliário

GDU – Grau de Desenvolvimento Urbano

GERCO - Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro

GOU – Grau de Ocupação Urbana

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDHM – Índice De Desenvolvimento Humano Municipal

LPM - Linha de Preamar Máxima

MMA – Ministério do Meio Ambiente

MPOG - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

OC - Ocorrências

PD – Plano Diretor

PE – Pernambuco

PEGC – Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro

PNGC - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro

PNMA - Política Nacional de Meio Ambiente

PNRM - Política Nacional para os Recursos do Mar

PROAP - Programa de Administração Patrimonial da União

PRODETUR - Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo

RMR – Região Metropolitana do Recife

SEMAS - Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade

SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

ZAD - Zona de Alta Densidade

ZATAN – Zoneamento Ambiental e Territorial das Atividades Náuticas da Ilha de Itamaracá

ZBD - Zona de Baixa Densidade

ZEC - Zona Especial de Centro

ZEIHC - Zona Especial de Interesse Histórico Cultural

ZT - Zona de Transição

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	A PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO EM PERNAMBUCO	23
2.1	LITORAL ENQUANTO ESPAÇO DE VALOR(ES).....	26
2.2	O PRODETUR ENQUANTO INDUTOR DE TRANSFORMAÇÕES NO LITORAL DO NORDESTE	32
2.3	ALGUMAS DEFINIÇÕES SOBRE O AMBIENTE PRAIAL.....	36
2.4	O AMBIENTE PRAIAL E SUA LEGISLAÇÃO INCIDENTE.....	40
2.5	AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO: CARACTERIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS FORMAS DE USO E OCUPAÇÃO NO LITORAL.....	43
2.6	CONSIDERAÇÕES SOBRE O CONCEITO DE ESCALA.....	46
3	CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO NA ORLA MARÍTIMA DA ILHA DE ITAMARACÁ	49
3.1	CARACTERÍSTICAS DE USO E OCUPAÇÃO	55
3.2	BREVE ANÁLISE SOCIOECONÔMICA	60
3.3	PARÂMETROS URBANÍSTICOS MUNICIPAIS	63
3.4	AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO	68
3.4.1	A importância do turismo e lazer para a dinâmica municipal.....	71
3.4.2	Segundas residências.....	73
4	ORLA MARÍTIMA COMO ESPAÇO DE IRREGULARIDADES	78
4.1	IDENTIFICAÇÃO DAS SITUAÇÕES DE IRREGULARIDADE	79
4.2	IRREGULARIDADE ESCALAR	83
4.3	SÍNTESE DAS SITUAÇÕES OBSERVADAS	87
4.3.1	Descumprimento da legislação urbanística vigente	87
4.3.2	Prejuízo ao desfrute da praia enquanto bem de uso comum	89
4.3.3	Prejuízos físico-naturais	91
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
	REFERÊNCIAS	97
	APÊNDICE A - OCORRÊNCIAS IDENTIFICADAS NA ÁREA DE ESTUDO	108
	ANEXO A - PARÂMETROS URBANÍSTICOS DO PLANO DIRETOR DA ILHA DE ITAMARACÁ	118

1 INTRODUÇÃO

As formas de uso e ocupação consideradas irregulares das praias da Ilha de Itamaracá constituem o tema central deste estudo. Enfoca a lógica de organização espacial e como esta se relaciona com as ocorrências características e de ocupações irregulares nas faixas de areia das praias da ilha. Busca-se compreender como os diversos agentes produtores constroem e interferem naquele espaço, bem como sua proximidade com os parâmetros urbanísticos e legislações vigentes.

Devido às diversas atividades exercidas em sua extensão, a orla marítima da Ilha de Itamaracá tem praias que se diferem tanto social quanto economicamente. Há as extremamente frequentadas por banhistas e turistas, como a do Jaguaribe. Lá se observa forte presença de comércio e serviços, com bares e barracas ocupando, inclusive, a faixa de areia. Já nas praias menos frequentadas, como a do Pontal da Ilha, observa-se maior presença do turismo de segunda residência, com a existência de pousadas e casas de veraneio, que também se aproveitam da faixa de areia para aumentar seus domínios e até inserir áreas de lazer. Em ambas as situações, há a presença da irregularidade urbana, entretanto, devido à naturalização de determinados processos, torna-se difícil identificar alguns casos como irregulares e relacioná-los às características espaciais do município.

Estas diferenças na abrangência, nas influências e na própria forma como os moradores e frequentadores da Ilha de Itamaracá percebem estas situações de irregularidade traz ao presente estudo algumas reflexões sobre o conceito de escala, tão discutido na geografia e no urbanismo, através do qual se espera compreender melhor como cada problema urbanístico existente na orla interfere na relação das pessoas com o espaço.

Considerando estas observações, uma questão norteia este estudo: “Qual é a configuração das ocupações irregulares na orla marítima¹ da Ilha de Itamaracá - PE?”. Embora seja este o problema a ser respondido, outros surgem e têm importância na discussão principal: “O que levou esta orla a apresentar tamanha complexidade de uso do solo? Qual o papel dos agentes produtores do espaço nesta configuração e quais as suas influências nas irregularidades urbanas observadas?” Desta forma, identificar necessidades e motivações que incentivaram as modificações e permanências das formas de uso e ocupação urbana de

¹ Destaca-se aqui que o trabalho trata, especificamente, da orla marítima leste do município. Isto porque o Canal de Santa Cruz, que contorna a ilha e a separa do continente é um braço de mar e a orla oeste, portanto, também é marítima. A escolha se deu pela localização da concentração urbana e praias, que são interesse desta dissertação.

Itamaracá, bem como o papel dos diferentes agentes (re)produtores do espaço nesta lógica suscita algumas possibilidades de respostas às questões levantadas.

Cabem aqui alguns questionamentos acerca do que se observa na área de estudo, principalmente no seu contexto socioespacial. A existência de um bar ou barraca na faixa de areia, ainda que não seja reconhecida legalmente pelos órgãos responsáveis, pode se comparar a uma área de lazer exclusiva sobre a mesma faixa? Uma vez que no primeiro caso o acesso é livre para todos os públicos e no segundo a apenas uma parcela privilegiada, existem aí irregularidades escalares, que devem ser identificadas e cadastradas para que seja possível a análise de suas repercussões na cidade, sejam estas no âmbito social, ambiental ou espacial.

Observam-se três padrões de uso que se repetem nas diversas praias da Ilha de Itamaracá: o de turismo voltado para a história (nas proximidades do Forte Orange), o de lazer local (na área central, próximo aos bairros do Pilar e de Jaguaribe) e o de segundas residências (em toda a extensão da orla, mas com mais força na parte norte). Nota-se, também, uma diferença nos padrões construtivos das residências desta orla, sinalizando que existem praias mais utilizadas por uma parcela mais abastada da população. Mesmo com características de uso distintas, a presença de ocupações em desacordo com a legislação e os padrões urbanísticos vigentes se repete. Desta forma, acredita-se que a análise de praias com características distintas pode trazer um panorama da realidade de toda a orla da ilha.

Assim, o objetivo geral desta pesquisa é analisar a configuração das ocupações irregulares na orla marítima da Ilha de Itamaracá e suas diferenças escalares. Espera-se assim compreender como as diferentes formas consideradas irregulares no uso e ocupação da orla se configuram e repercutem espacialmente. Para tanto, apresentam-se os seguintes objetivos específicos:

- Analisar as influências dos agentes produtores do espaço urbano nos padrões de ocupação da orla marítima da Ilha de Itamaracá;
- Identificar as irregularidades urbanas existentes e suas repercussões espaciais;
- Comparar as escalas de irregularidade nas formas de uso e ocupação do solo urbano nas praias da ilha.

Focando a análise das dinâmicas de ocupação da orla e sua escala de irregularidade urbanística no contexto municipal este estudo justifica-se pela importância da compreensão de

que a dinamicidade do processo de urbanização, o crescimento desordenado e as constantes mudanças nos padrões de ocupação do solo exigem que os municípios conheçam as especificidades do seu território e, a identificação e conhecer as situações de irregularidade da orla são importantes neste sentido. Acredita-se que como as situações de irregularidade se apresentam ao longo de toda a extensão da orla, elas se vinculam a todos os estratos econômicos existentes, variando assim em escala e conseqüentemente em repercussão espacial. Levanta-se ainda a possibilidade de que estas situações sejam produzidas e reproduzidas por fatores como a valorização dos espaços de litoral e da naturalização de processos diversos.

A busca por respostas aos questionamentos desta dissertação não podem desconsiderar que para analisar as cidades brasileiras, deve-se considerar sua inserção no modelo de produção capitalista e que sua diversidade de usos materializa as práticas sociais deste sistema (CARLOS, 1994). Sendo assim, ao estudar a formação e organização do espaço sob a égide do capital, deve-se compreender que tal panorama é indissociável da leitura da sociedade produtora deste espaço.

Sob a luz da dialética, Lefebvre (1992) analisa a realidade considerando elementos que, ao mesmo tempo, interagem e convergem entre si. No caso do urbano, o autor considera como aspectos importantes de análise a forma, a função e a estrutura. Santos (1996), ao apresentar estas categorias, define que a forma é o aspecto exterior de um objeto (ou conjunto de objetos), a função é a atividade a ser desempenhada pelo objeto e a estrutura é a natureza econômica e social de uma sociedade em um momento específico da história. O autor acrescenta ainda o processo como categoria de análise, considerando-o como ação contínua que visa um resultado. A análise individual de cada um destes conceitos pode levar a uma interpretação errônea da realidade e deve-se, portanto, considerá-los indissociáveis. Pode-se, assim, considerar que não só a forma das situações observadas, mas, também, sua interação com a dinâmica da orla e suas influências na estrutura da área urbana da Ilha de Itamaracá.

Outro fator considerado importante na compreensão da configuração urbana itamaracaense é a imagem. A partir do século XX, os objetos, pessoas e grupos sociais começam a ter seu valor mensurado pela sua imagem, atribuída através de publicidade. Isto avança sobre a percepção, proporcionando uma satisfação ilusória em quem pode consumir estes produtos, através dos quais se alcança uma "pseudofelicidade" (LEFEBVRE, 1992). A imagem contribui, então, para a criação de novos símbolos, novas necessidades e,

consequentemente, imprime ainda mais a lógica do capital no cotidiano das pessoas. Para Haug (1997), a estética é um conhecimento sensível e a mercadoria, por sua vez, é um objeto sensual, passível deste conhecimento. Para o autor, o fascínio que as mercadorias provocam nos indivíduos é o que desperta a lógica capitalista.

A presença dos agentes imobiliários e da valorização de áreas específicas da cidade acaba por torná-las objetos de desejo, alimentando ainda mais esta valorização. Condomínios vendidos como reservas ambientais, seguras e alheias aos problemas urbanos aparecem em todo o país como uma estratégia do capital, reafirmando as necessidades, ainda que ilusórias, das pessoas em tê-los e habitá-los. Por sua característica natural, considera-se a área de estudo como mercadoria com alto valor, sob a ótica apresentada por Haug (1997). Estes olhares lançam luz sobre as discrepâncias nas irregularidades observadas e norteiam sua análise.

O significado de irregularidade pode representar diferentes situações no contexto espacial urbano. Assim, é importante definir qual a perspectiva abordada por esta pesquisa, bem como qual a tradução deste conceito para esta discussão. Para tanto, recorre-se a Tibo (2011), que associa o direito à gestão das cidades através de algumas provocações. Uma delas é a dimensão da lei e quais os parâmetros que regem sua elaboração e aplicação. Outra, que é particularmente mais cara a esta discussão, trata da efetividade das leis e do porquê de algumas serem cumpridas por apenas uma parcela da sociedade. Traz-se ainda uma discussão acerca da regularidade no uso dos espaços de praia, haja vista a necessidade da compreensão do que é regular para que, então, se eleja o que é irregular.

Desta forma, o conceito de irregularidade urbana nesta pesquisa se relaciona com o não cumprimento dos parâmetros estabelecidos pela legislação vigente na orla marítima e, também, com os usos mais frequentes e naturalizados das praias no Brasil, aqui compreendidas como espaços de uso comum do povo, com forte inclinação ao turismo e lazer.

Sobre a criação de espaços de fetiche nas cidades, Barbosa (2014) pontua que existe a imposição por raridades, especialmente em áreas litorâneas. Para o autor, a partir do momento em que a natureza e seus elementos foram incorporados material e simbolicamente nas cidades, “na esteira de intervenções urbanas comandadas pelo capital, elementos como a segurança, o contato com uma natureza supostamente conservada e a homogeneidade social interna são vendidos como especificidades” (BARBOSA, 2014, p.25). Desta forma, a criação da raridade urbana é um reflexo dos agentes produtores do espaço, principalmente os que têm

maior poder, tanto aquisitivo quanto de decisão. Estas observações remetem à análise de Moraes (1999), que pontuou que os “terrenos próximos ao mar são relativamente raros em relação ao conjunto de terras emersas, o que lhes atribui de imediato um caráter diferencial que se exponencializa conforme a perspectiva de uso considerada” (MORAES, 1999, p.30).

O processo de criação de áreas exclusivas, cujo acesso não é permitido para a população em geral, nas praias itamaracaense em muito se assemelha às cidades que se cercam de condomínios fechados, cujos muros dão aos moradores a sensação de isolamento do exterior. Para Turrado (2012), esta é uma tendência na formação urbana, reforçando a ideia de Moraes (1999) acerca da valorização do espaço nas cidades:

O “novo modelo” de cidade está diretamente relacionado à forma mercadoria internacionalizada assumida pela terra urbana que se plasma no espaço através da privatização de espaços urbanos, mantendo vínculos estreitos, mesmo que não explicitados, com a montagem de políticas e reformas jurídicas aplicadas à terra urbana, ao direito à moradia e ao direito à propriedade privada em auge nas últimas duas décadas nas cidades da América Latina, especificamente nas cidades-objeto (TURRADO, 2012, p.13).

A partir destas observações, pode-se refletir acerca das diferenças nas situações de irregularidade apresentadas. A construção de muros sobre a faixa de areia pode ser, portanto, não apenas uma anomalia urbana na área de estudo. Ao passo que se “protegem”, os usuários destas áreas estão privando que outros acessem um espaço público e esta imobilidade pode despertar (e reforçar) a imagem de mercadoria destes locais (MOREIRA JUNIOR, 2010).

Este fenômeno pode ser considerado como autossegregação, que segundo Vasconcelos (2013), é uma forma de agrupamento cujo objetivo é juntar os semelhantes e excluir os indesejáveis. Segundo o autor, tal comportamento pode ser observado em diferentes escalas nas cidades, caracterizando-se pela ruptura do tecido urbano através da criação de obstáculos à livre circulação, como muros nas praias e portões em conjuntos habitacionais. A diferença na composição do espaço e nas características urbanas da orla itamaracaense mostra-se como uma reprodução já observada em outras cidades brasileiras e reforça a ideia de que os padrões observados nesta pesquisa possam se repetir e tenham assim potencial contribuição na discussão dos conceitos abordados.

Diante das contradições observadas na composição da área objeto de estudo, esta pesquisa terá abordagem dialética. Serão consideradas as análises de Lefebvre (1992), Carlos (1994), Santos (1996) e Corrêa (1989) acerca do urbano e suas organizações espaciais. Além destes, serão considerados os estudos de Vasconcelos (2011) sobre segregação espacial e os

de Moraes (1999), Dantas (2009) e Pereira (2014) sobre a valorização e valoração do espaço litorâneo. Sobre as irregularidades urbanas e suas particularidades, serão observados os estudos de Cardoso (2003) e Tibo (2011). O conceito de escala será discutido a partir das contribuições de Smith (1988), Souza (2013) e Castro (1995). As discussões sobre turismo de residência e sobre as influências de fatores diversos na configuração da orla itamaracaense consideram as teses de Silva (2015), Araujo (2011) e a dissertação de Assis (2011a).

Sobre os métodos de procedimento da pesquisa, foi trabalhado o método histórico e o comparativo. O primeiro se explica pela necessidade do levantamento da formação socioespacial da Ilha de Itamaracá através dos anos, que pode auxiliar na explicação acerca da atual configuração urbana de sua orla marítima. Já o segundo método se justifica pela necessidade de se comparar as diferentes praias e bairros que compõem a orla, identificando suas características e especificidades e como estas impactam na existência das irregularidades urbanas observadas. Foi realizada uma análise documental, a fim de se identificar as legislações urbanísticas vigentes na cidade e sua importância na cristalização do espaço.

No primeiro momento, foram feitos levantamentos bibliográficos, documentais e cartográficos, visando o embasamento dos conceitos e assuntos caros à pesquisa. Na bibliografia consultada constam não só os livros clássicos da geografia urbana, mas, também, dissertações, teses e artigos de pesquisadores da atualidade. Entende-se que este é um processo necessário tanto para que se compreenda o atual estado da arte dos temas aqui discutidos quanto para atualizar discussões feitas sob outra ótica, por autores de outros períodos. Compreende-se a importância de que o conhecimento produzido pela academia atual seja utilizado como fonte de informações e de que sua qualidade seja reconhecida por outros pesquisadores.

O trabalho de campo foi fundamental na realização da pesquisa. Para tanto, foi feito o levantamento de dados, de forma direta, através de visitas à área de estudo durante os anos de 2016 e 2017. Nestas ocasiões foram feitas observações da paisagem, percorrendo-se toda a extensão da orla marítima para verificação de suas características de uso e ocupação bem como possíveis prejuízos oriundos destas. O percurso foi feito a pé, durante 2 dias, com paradas a cada ocorrência verificada e registro fotográfico desta.

O levantamento documental contou com planos, leis e dispositivos técnicos elaborados por órgãos reconhecidos, como a Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado de Pernambuco - CPRH, Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de

Pernambuco - CONDEPE/FIDEM, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e Prefeitura Municipal. Já no levantamento cartográfico foram reunidos mapas, imagens e shapfiles elaborados pelos órgãos antes mencionados. Para a interpretação dos documentos cartográficos utilizou-se como recurso os softwares ArcGis e AutoCAD.

Para a identificação das ocorrências, a exemplo da caracterização das praias, foram utilizadas imagens de sobrevoo de helicóptero da CPRH (2013 e 2014), bem como as fotos obtidas nas visitas de campo. Foram utilizados, ainda, dados do *Google Earth Engine*, que se utiliza de imagens dos satélites Landsat e Sentinel-2, permitindo a visualização do crescimento urbano e das transformações do tecido de ocupação do município desde a década de 1980. Com este material, foram elaborados esquemas de manchas urbanas, de modo a tentar compreender como se deu este processo na Ilha de Itamaracá.

Para uma aproximação do conceito de escala e objetivando a visualização das áreas mais afetadas pelas situações de irregularidade utilizou-se um mapa de densidades, Kernel, elaborado através da localização das situações observadas em campo. Visando a classificação das ocorrências, apresenta-se um quadro indicando a praia em que se localizam e quais são os parâmetros de irregularidade contemplados. Estes parâmetros foram definidos a partir das visitas de campo, quando se observou que eram recorrentes em toda a extensão da orla, com diferentes níveis de abrangência.

A estruturação do trabalho se apresenta da seguinte forma: O CAPÍTULO 2 traz as bases teóricas e conceituais da dissertação, analisando como os processos de atribuição de valores ao litoral brasileiro implicam na consolidação das características observadas nas cidades. São abordados conceitos importantes no desenvolvimento da dissertação, como os de praia, orla marítima e zona costeira. Discute-se a importância da praia enquanto espaço de lazer, que é um dos usos mais comuns e, dentro da discussão que se faz aqui, talvez seja o mais regular na área de estudo. Faz-se, ainda, uma reflexão acerca do conceito de escala enquanto possibilidade de interpretação das diferenças entre as ocorrências observadas, trazendo o conceito de irregularidade escalar, sobre o qual este trabalho buscará discutir nos capítulos seguintes.

A caracterização da Ilha de Itamaracá e da formação urbana de sua orla marítima está no CAPÍTULO 3, que traz ainda uma análise sobre o crescimento urbano e o grau de ocupação das praias existentes. Discute-se, também, o papel dos diversos agentes produtores do espaço na configuração dos usos e da ocupação das praias, com destaque para o Estado e

seu papel na valorização fundiária e o turismo de segunda residência, cuja incidência é marcante na área. São abordados alguns elementos da socioeconomia do município que dialogam com os problemas observados na área, como a ausência de saneamento e a densidade demográfica.

O CAPÍTULO 4 traz os resultados da pesquisa, apresentado o conceito de irregularidade urbana escalar e as diferenças de repercussão das diversas situações observadas. Aqui se apresentam o mapeamento das situações de irregularidade e uma análise de suas repercussões dentro dos parâmetros estabelecidos de descumprimento legal, impedimentos ao usufruto da praia enquanto bem de uso comum e prejuízos físico-naturais.

Espera-se que esta pesquisa contribua para o melhor entendimento das características urbanísticas das praias da Ilha de Itamaracá, seus usos e tipos de ocupação, bem como de suas situações de irregularidade, possibilitando uma maior compreensão de suas repercussões para os moradores e turistas do município.

2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO EM PERNAMBUCO

A chegada dos colonizadores ao Brasil e todas as colônias se deu pelo mar e, com isso, as áreas litorâneas foram as primeiras a ter núcleos de povoamento. Embora já existisse nas terras a presença dos povos indígenas, foi a partir destes processos que a ocupação efetiva do litoral começou a se consolidar (MORAES, 1999). Segundo Dantas (2009, p.42), “em virtude das variáveis tecnológicas e socioeconômicas [...], os litorais se constituíam como ponto privilegiado de ocupação e penetração do continente”.

Segundo Andrade (1988), a costa brasileira ficou conhecida em virtude das expedições exploratórias de 1501, 1503 e 1515. Para evitar que os navios ficassem muito tempo nos ancoradouros, os portugueses fundaram feitorias em pontos estratégicos, de modo que os produtos adquiridos fossem armazenados para posteriores carregamentos. O autor menciona que se deixavam nas áreas alguns colonos que iam adquirindo produtos da terra e armazenando-os, o que facilitava o carregamento do navio quando voltasse (1988, p.60). A mais importante das feitorias foi fundada no canal de Itamaracá, em terra firme, em 1515, sabendo-se que houve um projeto do rei de Portugal de enviar um mestre de açúcar e dos materiais necessários para fundar aí um engenho para experimentar a cultura da cana e a produção de açúcar, cuja demanda estava em crescimento na Europa. A derrubada do pau-brasil foi feita com grande intensidade, provocando um desmatamento desordenado que logo acarretou o esgotamento da espécie. Por essa razão muitas feitorias foram temporárias, sendo abandonadas na ocasião em que se constatava o esgotamento da madeira nobre na sua hinterlândia.

Os primeiros assentamentos portugueses no Brasil estavam localizados na zona costeira. Com exceção de São Paulo, os núcleos pioneiros fundados pelos portugueses no século XVI situavam-se à beira mar (MORAES, 1999).

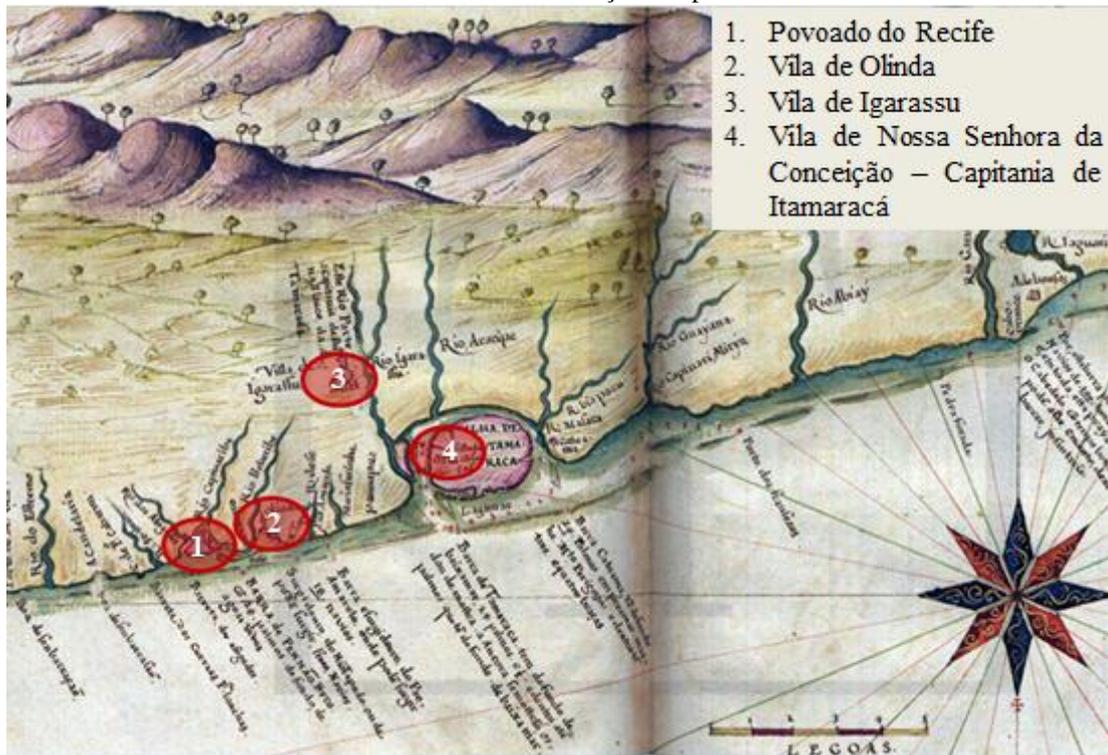
Os portos que serviam aos circuitos de produção mais importantes acabam por gerar zonas de adensamento em seus entornos, originando as primeiras redes de cidades, embriões dos sistemas regionais posteriores [...]. Cabe mencionar o forte poder inercial desses primitivos assentamentos, pelo fato de que vários deles [...] vão aparecer até hoje como núcleos de áreas de adensamento na ocupação contemporânea do litoral brasileiro (MORAES, 1999, p.32).

Entre os núcleos litorâneos de assentamento, se destacavam como os mais expressivos o recôncavo baiano, o litoral fluminense, o litoral paulista e o litoral oriental da zona da mata nordestina. Este último, polarizado por Olinda e Recife, caracterizava-se pela produção de açúcar e ramificava-se para a hinterlândia através da agricultura e da pecuária. Durante o

“século do açúcar”, de 1570 a 1670 foi nesta área que se fixou a maioria dos assentamentos coloniais. A rede dos núcleos urbanos localizava-se na desembocadura dos principais rios da região (MORAES, 1999).

Deve-se considerar a localização destes aglomerados, que se relacionava diretamente ao meio de transporte. Segundo Andrade (1988), as cidades comportavam-se como porto fluvial e como ponto de embarque da produção de açúcar para a hinterlândia. Desta forma, “surgiram diversos entrepostos comerciais localizados nos baixos cursos dos rios que podiam ser navegados por pequenas embarcações, principalmente na preamar” (p.553). A Figura 1 abaixo traz uma representação da orla de Pernambuco à Paraíba, indicando a localização das primeiras vilas estabelecidas.

FIGURA 1 - Orla marítima de Pernambuco com indicação das primeiras vilas estabelecidas.



FONTE: TEIXEIRA, 1640. Editado pela autora, 2018.

As primeiras vilas do estado se estabeleceram nas proximidades de rios, como o Beberibe e o Capibaribe. As chamadas cidades de “fundo de estuário” alcançaram notoriedade e tiveram grande importância na dinâmica dos transportes até a chegada das ferrovias, que juntamente com a melhoria das rodovias proporcionou a diminuição dos transportes fluviais e consequente repercussão na economia urbana (ANDRADE, 1988). Os primeiros núcleos consolidados no território pernambucano foram o Povoado do Recife e a Vila de Olinda

(1537), a Vila de Igarassu (1535) e Vila de Nossa Senhora da Conceição, na Capitania de Itamaracá (1535).

A cultura da cana de açúcar foi introduzida no século XVI, figurando como a forma de uso e ocupação predominante do solo na parte setentrional úmida do estado de Pernambuco, juntamente com o coco, que predominava nas proximidades com o mar (CPRH, 2001). A localização junto à orla marítima favoreceu o estabelecimento destes núcleos no período colonial e, seu solo arenoso favoreceu o plantio de coqueiros. Segundo Silva (2015, p.53) “os coqueirais possuíam alto valor no mercado interno, e representavam fonte de riqueza para os proprietários da terra, mas conservavam em situação de pobreza o pescador e rendeiro do sítio”. De acordo com a CPRH (2001) foi em torno destas culturas que surgiram os núcleos populacionais, que evoluíram em ritmos distintos e se transformaram nas vilas, povoados e cidades do litoral pernambucano.

Com o aumento na produção açucareira e a necessidade de se transportar grandes volumes para o interior no século XIX, as ferrovias começam a figurar como importante transformador espacial, tirando dos portos o protagonismo no transporte do açúcar. Segundo Freitas, Freire e Faria (2010), o traçado destas ferrovias foi determinado em função dos interesses políticos e econômicos da época, acompanhando a geografia dos engenhos banguês e priorizando o açúcar como principal produto a ser transportado. Segundo os autores, a implantação de ferrovias na região canavieira e o surgimento de engenhos e usinas de açúcar mais centrais em Pernambuco representavam “significativas mudanças nas relações sociais de produção fruto dos investimentos do capital industrial e financeiro em seu território” (2010, p.3).

[...] nas primeiras décadas do século XX a ferrovia já havia se tornado o mais importante meio de transporte de carga e de passageiros em Pernambuco, ocasionando profundas alterações nas relações sociais, produtivas e comerciais no estado, aproximando regiões e ampliando mercados. As linhas férreas e, mais especificamente, as estações ferroviárias proporcionaram o surgimento e o desenvolvimento de cidades e de lugarejos, alterando a paisagem da região (FREITAS, FREIRE E FARIA, 2010, p.5).

Avançando a análise para o século XX, pode-se dizer que o processo de expansão urbana da orla marítima do litoral pernambucano foi impulsionado pelo processo de expansão urbana do Recife (Silva, 2015), observando-se as residências de veraneio como um forte indutor. Assim, em 1953 surge o primeiro loteamento na beira-mar do litoral norte do estado, localizado no Janga. Nos anos entre 1970 e 1990, esta expansão direciona-se para Pau

Amarelo, Maria Farinha e para os núcleos urbanos de Igarassu, Goiana e da Ilha de Itamaracá (CPRH, 2001).

No litoral sul do estado, o processo de consolidação das residências de veraneio como indutor da ocupação urbana iniciou-se em 1970, com a implantação de diversos loteamentos, destacando-se os de Ipojuca e do Cabo de Santo Agostinho (CPRH, 2003). Em toda a extensão do litoral pernambucano observou-se que o ritmo de ocupação se acelerou na década de 1980, configurando diversos problemas ambientais e sociais. A CPRH (2003, p.22) destaca como os mais frequentes “aterro de mangue, maceió e gamboas, destruição de dunas e privatização de trechos de praia através de muros, rampas e outras construções que impedem o acesso público a essas áreas”.

2.1 LITORAL ENQUANTO ESPAÇO DE VALOR(ES)

Para discutir como o litoral brasileiro passou a figurar como área de alto valor material e simbólico, é preciso, inicialmente, considerar quando suas terras passaram a ser vistas como mercadoria. Com a divisão do território em Capitânicas, em 1534, foram distribuídas as sesmarias, que demandavam a utilização da terra para cultivo por um período determinado, sob risco de devolução e outorga caso não se cumprisse as exigências. Assim, esperava-se que o uso fosse produtivo e que se obtivesse sucesso no povoamento das terras brasileiras (SILVA, 2015).

Até então, a terra não tinha a alcunha de mercadoria, o que mudou a partir da Lei de Terras, que instituiu que só se poderia obter uma terra através da compra, extinguindo o sistema das sesmarias. Segundo Silva (2015), com a instituição da Lei de Terras, o acesso à terra torna-se impossível para os escravos que passariam em breve pelo processo de transição para o trabalho assalariado, visto que as porções disponibilizadas para compra eram grandes e caras, favorecendo a estrutura latifundiária e deprimindo as pequenas propriedades.

Moraes (1999) precisa que valorar é, necessariamente, a atribuição de valor, mensurando-se de forma qualitativa e quantitativa um bem. Sobre este conceito o autor pontua que:

Seu resultado é um constructo (uma representação, fundamentada em padrões e equivalências) gerado por uma apropriação intelectual (imaterial) da realidade. Nesse sentido, o ato de valorar inscreve-se no universo das práticas discursivas, portando suas formas de expressão e legitimação próprias (algumas correntes da economia, por exemplo, vão limitar seu exercício ao campo da linguagem matemática). O preço aparece como boa exemplificação do ato de valorar (p.20).

Para Araújo (2007), a utilização da praia como espaço de lazer e de alto valor atribuído inicia-se no Brasil a partir de 1840, quando se reconheceu no mar propriedades terapêuticas. Antes, por mais que houvesse ocupação da área, a praia tinha outros significados. A autora menciona que, no passado colonial, as praias tiveram “usos econômico, militar, de circulação e sanitário, no sentido, este último, de funcionarem como escoadouros de águas servidas e depósitos de sujeiras e imundícies de toda espécie, principalmente quando situadas nas redondezas das vilas e cidades” (p.80).

A valorização dos espaços litorâneos, como produção social, não se define apenas pela criação de valor caracterizada pelas teorias econômicas. Envolve, na verdade, diversos aspectos simbólicos, culturais, tecnológicos e ambientais. Nesse contexto, os espaços à beira-mar passam a ser desejados quando mudanças paulatinas nas representações sociais, ao longo dos séculos XVIII e XIX, desmistificam o até então desconhecido (PEREIRA, 2014, p.8).

Desta forma, por mais que o litoral tivesse suas dinâmicas urbanas iniciadas pregressamente, foi com a introdução do banho de mar que as praias se consolidaram como “lugar de cura, recreio, repouso e convívio social” (ARAÚJO, 2007, p.15), entre os anos de 1840 e 1940. Esta mudança na representação trouxe consigo a necessidade de pensar nas praias de diferentes formas, considerando aspectos como o urbanismo, os serviços urbanos, os estilos arquitetônicos e, até mesmo, os valores morais e estéticos de quem frequentava este espaço. Começa-se, portanto, a acontecer uma valorização das praias, que tem a valoração como um de seus processos:

Valorizar (...) significa a realização (objetivação) do valor, sua apropriação material. É o ato de transformar materiais da natureza em valores de uso, dando-lhes uma utilidade para a vida humana. A valorização é, portanto, um resultado do trabalho, ao transformar recursos naturais em produtos e ao materializar-se em objetos criados. Sendo uma ação teleológica – isto é, dirigida a uma finalidade, que na racionalidade econômica moderna é a maximização do rendimento dos investimentos – o processo de valorização implica o estabelecimento de fins e a avaliação de alternativas e meios, logo tem a valoração como um de seus momentos constitutivos (MORAES, 1999, p.20).

Ainda que as praias se consolidassem como espaços de lazer e convívio social, sua ocupação se deu de maneira mais pontual na primeira metade do século XX. Moraes (1999, p.37) destaca que até meados dos anos 1960 “era possível encontrar praias semidesertas num raio de menos de cem quilômetros de qualquer grande aglomeração urbana litorânea”. O autor pontua que vetores como a industrialização e a difusão de equipamentos de infraestrutura contribuíram para as mudanças no ritmo de ocupação da costa brasileira a partir de 1950. Ao se considerar a orla, especificamente, podem-se destacar como vetores de urbanização as

obras públicas de lazer, como calçadões e avenidas beira-mar, que podem auxiliar na atração e consolidação do turismo de segunda residência aonde se inserem (MORAES, 1999).

É a partir da década de 1950, com o processo de industrialização se acelerando que as plantas industriais começam a ser inseridas na zona costeira, com impactos nas dinâmicas ambiental e populacional (SILVA, 2015). Estes equipamentos demandam grandes obras viárias, deslocam muitos trabalhadores e atraem diversos outros empreendimentos, fomentando uma dinâmica que acaba por privilegiar determinadas áreas em virtude da existência destas estruturas. Este fenômeno classifica-se como seletividade espacial (CORREA, 1989) e é observado no litoral pernambucano desde a década de 1960, quando foram implantados os primeiros distritos industriais.

O primeiro distrito industrial de Pernambuco foi criado em 1961, no município do Cabo de Santo Agostinho, seguido pela criação do distrito de Artur Lundgren em 1963, em Paulista (CPRH, 2003). Embora sua localização não tenha ocorrido exatamente na orla, graças a estes distritos surgiram novos bairros, novos centros comerciais na extensão das vias principais e houve impacto nas dinâmicas habitacionais dos municípios (SOUZA, 2012).

A implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape, que iniciou suas operações em 1983, atraiu para a região diversos equipamentos, provocando alterações ambientais e sobrecarga de sistemas. Segundo Souza (2012), mais recentemente a implantação do Distrito Industrial de Goiana, no litoral norte do estado, estimula diversas mudanças na dinâmica habitacional da região. Nos dois casos, a existência dos polos industriais funcionou como indutora da instalação de diversos equipamentos, influenciando o aumento no preço dos imóveis e, com isto, contribuindo para mudanças significativas nos âmbitos urbano e ambiental.

Um dos indutores de valorização do litoral é o turismo. Embora a dotação turística tenha sido aproveitada desde muito cedo no Brasil, é a partir de 1950 que este uso ascende, sob a égide da ampliação das redes rodoviárias e a incorporação de novos valores culturais ao lazer (BECKER, 1995). Para Moraes (1999), o turismo tem como característica a indução da ocupação de novas áreas ou de reocupação de áreas consideradas “mortas”, manifestando-se tanto em áreas urbanas já consolidadas quanto em áreas pouco ocupadas, com menos infraestrutura e com valor simbólico diferente.

Em Pernambuco, ao tempo em que a orla marítima era lotada, efetuava-se a saída dos antigos moradores, que se fixavam nas áreas à retaguarda, como mangues e

alagados, estabelecendo moradias de padrões construtivos baixos ou subnormais, e sem infraestrutura urbana - áreas livres, vias de circulação esgotos – adequada (CPRH, 2001, p. 138).

Para Dantas (2009), na década de 1970 o turismo começa a ser tratado como uma opção rentável para o poder público no Nordeste², que se une a outros agentes para vender as praias brasileiras como espaços de sol e diversão. Assim surgem as campanhas de marketing turístico que tratavam a região nordeste como área supervalorizada e de clima tropical.

No nordeste, após o final dos anos 1980, pode-se falar de articulação das cidades com escalas mais amplas, incluída a internacional, definidas pelo desejo de torna-las competitivas em relação a outras cidades. Para tanto, cada cidade procura se impor com a elaboração de uma imagem específica e associada (...) ao turismo litorâneo (...) cujos elementos humanos e naturais são valorizados como mercadoria turística (DANTAS, 2009, p.52).

A valorização dos territórios litorâneos e o apelo midiático acerca destes espaços viabilizam, geralmente, infraestruturas melhores para atender às demandas do mercado imobiliário, facilitar a integração entre as redes de serviços turísticos e potencializar o crescimento desta atividade (BARBOSA E CORIOLANO, 2016).

A utilização da praia enquanto espaço valorizado para práticas distintas do uso comum evidencia não só sua apropriação pelos agentes com mais capital, mas também o cerceamento do acesso a quem não o possui. Segundo Barbosa (2005), a assimilação do espaço como recurso pode ser feita tanto pautada na lógica de poder capitalista subordinado ao valor de troca, quanto pelo sistema de significação dos atores que compreendem o espaço como um bem comum, indo de encontro ao valor de uso.

Segundo Lefebvre (1992), a cidade possui uma grande diversidade de signos, símbolos e códigos. Desta forma, o autor analisa o espaço urbano a partir de seus significantes, significados, significação e sentidos. Assim, consomem-se cada vez mais os signos de felicidade, satisfação, riqueza, poder e técnica no ambiente urbano. Pode-se compreender, portanto, que a existência de objetos espaciais com carga simbólica, como um condomínio fechado de alto padrão, é permeada pelo significado que estes têm no imaginário das pessoas, que passam a consumi-los. Milton Santos (1996) pontua que os símbolos podem, inclusive, tomar o lugar das coisas verdadeiras, tamanha a importância que se dá a eles.

Não por acaso, o lançamento de um produto imobiliário é acompanhado de anúncios publicitários que difundem a ideia de que não estão apenas vendendo uma casa, um

² Destaca-se aqui o Nordeste do país, mas o Rio de Janeiro já era um cartão postal do Brasil e que o Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR foi criado em 1966, demonstrando uma preocupação do Poder Público iniciada anteriormente aos anos 1970.

apartamento, mas todo um estilo de vida neles embutidos. Do mesmo modo, morar em condomínio fechado não é apenas mais uma possibilidade de lugar para morar. Estes empreendimentos estão encobertos por signos e símbolos que estão, de forma direta ou indireta, relacionados à produção do espaço urbano (BARBOSA, 2005, p.23).

Desta forma, ao se pensar na produção do espaço não se podem considerar apenas os objetos materiais, mas também os elementos imateriais que contribuem para a consolidação de símbolos e novos valores. “As cidades formam um imenso conjunto de mercadorias, materiais e imateriais, e expressam distintos interesses e estratégias, muitas vezes antagônicos, dos estratos sociais que nelas vivem e se reproduzem” (BARBOSA, 2005, p.51).

Para complementar as noções de valores aqui abordadas, recorre-se a Smith (1981). Para este autor, o trabalho é o único processo produtor de valor e as mercadorias valem de acordo com a quantidade de trabalho empregada nelas:

O valor de qualquer mercadoria [...] para a pessoa que a possui, e que não pretende usá-la, ou consumi-la, mas trocá-la por outras mercadorias, é igual à quantidade de trabalho que o capacita a comprar ou comandar. O trabalho, portanto, é a medida real do valor de troca de todas as mercadorias (SMITH, 1981, p. 18).

Apesar disso, o autor pontua que não se costuma avaliar uma mercadoria pelo trabalho necessário para sua obtenção, mas sim em função de outras mercadorias. Desta forma, as mercadorias são utilizadas como referências de valor, com o trabalho empregado funcionando como abstração. Para Smith, “as coisas com maior valor de uso têm pouco ou nenhum valor de troca; e, pelo contrário, aquelas que têm o maior valor de troca, frequentemente têm pouco ou nenhum valor de uso” (1981, p. 17).

Para Marx (2000), a mercadoria ao ser finalizada não preservava seu real valor de venda, mas sim adquiria um valor irreal, como se esta perdesse a relação com o trabalho e se torna viva e independente do trabalho materializado nela. A este fenômeno, Marx deu o nome de “fetichização da mercadoria”. O autor se utiliza da parábola bíblica de Moisés, que vagou por 40 anos em busca de uma terra prometida, que passou a ser um objeto de adoração. Este valor é atribuído a diversos objetos atualmente, fazendo com que se compre não somente o próprio objeto, mas aquilo que ele significa ou representa. Desta forma, o valor das mercadorias deveria ser intrínseco e objetivo, ao passo que atribuir valores subjetivos a qualquer produto é render-se ao fetiche.

Considerando a área de estudo enquanto espaço de alto valor, pode-se dizer que as áreas litorâneas e seus terrenos são vistos sob a perspectiva de valor de uso para boa parte de seus compradores e usuários, inclusive os que utilizam a área como espaço de lazer.

Entretanto, observa-se que para alguns agentes, notoriamente engajados ao mercado imobiliário, o valor de troca se sobressai e os fins especulativos têm mais força. Embora tenham características distintas, o valor de troca se sustenta neste cenário em virtude do valor de uso, impossibilitando a análise isolada destes conceitos.

A partir do século XX, os objetos, pessoas e grupos sociais começam a ter seu valor mensurado pela sua imagem, atribuída através de publicidade. Esta imagem avança sobre o imaginário, proporcionando uma satisfação ilusória em quem a consome, uma "pseudofelicidade" (LEFEBVRE, 1992). A imagem contribui, então, para a criação de novos símbolos, novas necessidades e, conseqüentemente, imprime ainda mais a lógica do capital no cotidiano das pessoas. Haug (1997) define que a estética é um conhecimento sensível e a mercadoria, por sua vez, é um objeto passível deste conhecimento. Segundo o autor, vive-se atualmente uma sobreposição do valor de troca sobre o valor de uso, onde o que mais importa é a estética da mercadoria. Assim, o fascínio que as mercadorias provocam nos indivíduos é o que desperta a lógica capitalista. Para Haug “o ideal da estética da mercadoria é justamente fornecer o mínimo de valor de uso ainda existente, atado, embalado e encenado com um máximo de aparência atraente que deve se impor, o mais possível, por empatia, aos desejos e ansiedades das pessoas” (1997, p. 80).

A aparência torna-se importante – sem dúvida importantíssima – na consumação do ato da compra, enquanto ser. O que é apenas algo, mas não parece um “ser”, não é vendável. O que parece ser algo é vendável. A aparência estética, o valor de uso prometido pela mercadoria, surge também como função de venda autônoma no sistema de compra e venda. No sentido econômico está-se próximo de, e será finalmente obrigatório, em razão da concorrência, ater-se ao domínio técnico e à produção independente desse aspecto estético. O valor de uso estético prometido pela mercadoria torna-se então instrumento para se obter dinheiro. Desse modo, o seu interesse contrário estimula, na perspectiva do valor de troca, o empenho em se tornar uma aparência de valor de uso, que exatamente por isso assume formas bastante exageradas, uma vez que, da perspectiva do valor de troca, o valor de uso não é essencial. Nesse contexto, o aspecto sensível torna-se portador de uma função econômica: o sujeito e o objeto da fascinação economicamente funcional. Quem domina a manifestação, domina as pessoas fascinadas mediante os sentidos (HAUG, 1997, p. 26-7).

Desta forma, a imagem criada para as mercadorias é importante na criação de símbolos e na valorização destas. Em se tratando do espaço urbano, este processo cria uma supervalorização e conseqüente transformação em mercadoria de alto valor, priorizando as áreas e interesses de seus agentes produtores, funcionando como um processo contraditório e desigual no contexto da cidade. Sendo assim, pode-se considerar que, enquanto mercadoria, o espaço urbano é fetichizado. A presença dos agentes imobiliários e da valorização de áreas específicas da cidade acaba por torná-las objetos de desejo, alimentando ainda mais esta

valorização. Condomínios vendidos como reservas ambientais, seguras e alheias aos problemas urbanos aparecem em todo o país como uma estratégia do capital, reafirmando as necessidades, ainda que ilusórias, das pessoas em tê-los e habitá-los.

Para Villaça (2001), há ainda outros valores para se considerar ao analisar o espaço urbano. O valor dos componentes é aquele que considera os elementos estruturais, como as vias, residências e edifícios. Para o autor, o valor gerado pela aglomeração destes elementos também é importante, visto que a combinação destes em determinada área pode contribuir para alterações no preço da terra. Barbosa (2005) relaciona esta contribuição de Villaça aos conceitos de valor do espaço e valor no espaço, de Costa e Moraes (1999).

Assim sendo, os componentes em si correspondem ao valor no espaço, enquanto que a combinação gerada pela aglomeração dos componentes resulta numa localização única, configurando assim o valor do espaço. Isto implica dizer que, no espaço urbano, a valorização de uma localização é sempre relativa, pois só pode ser realmente compreendida na cidade em conjunto e nunca de forma isolada. Ademais, é preciso considerar que, ao se adquirir um determinado terreno na cidade, não se paga só pelo terreno em si, mas pelo conjunto das virtualidades apresentadas por sua localização (BARBOSA, 2005, p.57).

Compreende-se que a localização é importante para atribuição de valores aos espaços e que o litoral tem uma carga simbólica no contexto brasileiro. Esta valorização é motivada por aspectos imateriais, como os signos e marketing direcionado para as praias, tornando-as espaços de desejo. Entretanto, a existência de infraestrutura, serviços urbanos e de equipamentos públicos também funcionam como indutores de valorização. Estes aspectos podem ser promovidos por agentes diversos, inclusive pelo Estado através de programas e políticas voltadas para localizações específicas. O PRODETUR é um exemplo das transformações e consequente valorização do litoral no Brasil.

2.2 O PRODETUR ENQUANTO INDUTOR DE TRANSFORMAÇÕES NO LITORAL DO NORDESTE

O entendimento das praias como mercadoria turística pelo poder público inicia-se, mais fortemente, a partir da década de 1990, quando se inicia o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR NE. Através de um arranjo entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, o Ministério dos Esportes e Turismo e o Banco do Nordeste do Brasil – BNB, os estados do nordeste (juntamente com o norte de Minas Gerais e o estado do Espírito Santo)

passam a receber investimentos na sua estrutura de turismo e maior atenção midiática, inclusive internacionalmente (BARBOSA E CORIOLANO, 2016).

De acordo com o BNB (2017), o principal objetivo do PRODETUR era diminuir o déficit de infraestrutura básica nas localidades onde o turismo se apresentava como atividade promissora. Desta forma, foram executados na primeira fase 264 projetos, sendo 59 relacionados ao desenvolvimento institucional, 72 ao saneamento e 8 aos aeroportos. A maioria dos projetos era para a área de transportes, com a recuperação da Via Litorânea em Pernambuco como exemplo importante no contexto estadual.

O PRODETUR I caracterizou-se como importante alavanca nas transformações de ordenamento territorial na zona costeira, com ações voltadas para o domínio logístico e desenvolvimento turístico em escala regional. Já na segunda fase, denominada PRODETUR II, os componentes financiáveis foram o fortalecimento da gestão municipal em turismo, o planejamento, treinamento – com ampliação de cursos de capacitação –, infraestrutura, visando corrigir carências da primeira fase e o fomento ao setor privado, através de parcerias (DANTAS, 2010).

Na segunda fase do programa o objetivo era a priorização do desenvolvimento sustentável através do estabelecimento dos Polos de Turismo, com foco no beneficiamento da população local. Desta forma, foram estabelecidos 14 polos no Brasil, conforme se observa na Figura 2. Nota-se que a quase totalidade dos polos encontra-se na região litorânea.

FIGURA 2 - Polos de Desenvolvimento de Turismo do PRODETUR II.



FONTE: BNB, 2017.

Em Pernambuco o Polo Costa dos Arrecifes recebeu um investimento total de US\$ 112.500.000,00, sendo US\$ 75.000.000 do BID e o restante de contrapartida. O polo contava

com 15 municípios litorâneos e com o Distrito Estadual de Fernando de Noronha conforme se observa na Figura 3.

FIGURA 3 - Polo Costa dos Arrecifes.



FONTE: BNB, 2017.

Foram apresentados 27 projetos para o polo, dos quais as principais ações podem ser assim sintetizadas:

- Plano de Preservação e de Gestão do Sítio Histórico de Vila Velha, Ilha de Itamaracá;
- Elaboração do Plano de Gerenciamento Integrado de Resíduos Sólidos de Igarassu, Itapissuma, Ilha de Itamaracá, Ipojuca e Fernando de Noronha;
- Restauração do Forte de Cinco Pontas para implantação da Estação Cultural Museu da Cidade do Recife;
- Elaboração do Projeto de Requalificação do Engenho Monjope, em Igarassu;
- Remodelação de calçadas do bairro do Recife - Projeto Trilhas do Patrimônio;
- Requalificação Urbana do Molhe de Brasília Teimosa e acesso ao Parque das Esculturas;
- Requalificação Urbana do Alto da Sé de Olinda;
- Implantação de Sistema de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário da praia de Gaibu.

O PRODETUR foi de grande relevância para a dinâmica das economias dos municípios beneficiados. Segundo o BNB (2017), houve um aumento de 140% no desembarque de passageiros no Nordeste (entre 2003 e 2010) além de um crescimento de

151% dos empregos relacionados ao turismo na região entre os anos de 1994 e 2008. Entretanto, embora tenha impulsionado mudanças significativas, “seu caráter pontual e concentrador (...) o torna insuficiente para atender à histórica demanda que caracteriza a Região” (VIANA, DOMINGUES E DINIZ, 2014, p. 67).

Compreende-se que, embora a proposta central do programa fosse fomentar o turismo, este funcionou como uma política urbana, suprindo as deficiências da região, principalmente aquelas relacionadas ao saneamento e aos acessos (CRUZ, 1999). Outra transformação importante foi no aumento de meios de hospedagem e demais verticalidades³ nas proximidades das praias, como condomínios e resorts, que foram atraídos em virtude da dinâmica econômica e da consequente valorização do solo nos municípios. Assim:

A implementação do PRODETUR balizou a lógica de diversificação do mercado de terra urbano nas metrópoles nordestinas. A demanda por solo urbano associado aos investimentos hoteleiros, principalmente nas capitais [...] acrescenta-se a fenômenos pré-existentes: demanda por lazer e habitação e pelo efeito moda de morar na praia (DANTAS, 2010, p.68).

Diante do que foi apresentado anteriormente em relação à valorização do litoral e relacionando esta análise ao PRODETUR, pode-se considerar que este processo é estimulado não somente pelas estratégias do poder público direcionadas para áreas específicas, mas, principalmente, pelo forte apelo que estes espaços exercem no imaginário das pessoas.

Compreende-se que, por sua localização e características geográficas, o processo de ocupação do litoral do estado se inicia primeiro que o da hinterlândia. Os reflexos deste padrão de ocupação podem ser observados em diversos âmbitos, seja na atribuição de valores simbólicos às praias ou na atração de empreendimentos para sua proximidade, alterando inclusive os preços dos terrenos da área. As consequências destes eventos podem ser atribuídas a alguns agentes produtores do espaço, que serão analisados no Capítulo 3 a seguir. Mas, para que se elucide de qual área esta pesquisa trata especificamente ao falar sobre o litoral, apresentam-se algumas definições sobre o ambiente litorâneo e o que significa para este trabalho termos como praia, orla e terreno de marinha.

³ Segundo Santos (2000), é a ação efetiva da racionalidade e da velocidade que faz com que um território seja submetido à lógica decorrente da globalização. As forças hegemônicas são geralmente exógenas ao território e impõem uma cultura espacial global de cima para baixo, sem que haja participação da população local e desconsiderando os interesses e as demandas do lugar. Para o autor, "tomada em consideração determinada área, o espaço tem o papel de integração com níveis econômicos e espaciais mais abrangentes. Tal integração, todavia, é vertical, dependente e alienadora, já que as decisões essenciais concernentes aos processos locais são estranhas ao lugar e obedecem a motivações distantes" (SANTOS, 2000, p.52).

2.3 ALGUMAS DEFINIÇÕES SOBRE O AMBIENTE PRAIAL

A Zona Costeira é considerada patrimônio nacional pela Constituição Federal de 1988. No Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC (Lei 7.661/88), a zona costeira é definida como “espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre”. A faixa marítima corresponde ao espaço que se estende por 12 milhas medidas a partir de linhas de base, compreendendo a totalidade do mar territorial. Já a faixa terrestre corresponde ao espaço compreendido pelos limites dos municípios que sofram influências dos fenômenos ocorrentes na Zona Costeira.

Os municípios da faixa terrestre da Zona Costeira podem ser (i) defrontantes com o mar, (ii) não defrontantes com o mar mas localizados em Regiões Metropolitanas litorâneas, (iii) não defrontantes com o mar mas adjacentes às capitais e às grandes cidades litorâneas, caso apresentem conurbação; (iv) não defrontantes com o mar, distantes até 50 km da linha da costa, contemplando atividades e/ou infraestruturas de grande impacto ambiental na Zona Costeira ou ecossistemas costeiros relevantes; (v) estuarino-lagunares, mesmo que não sejam defrontantes com o mar diretamente; (vi) não defrontantes com o mar, mas cujos limites sejam com municípios que atendam aos critérios anteriormente mencionados (de i a v); (vii) municípios desmembrados daqueles já inseridos na Zona Costeira (Decreto nº 5.300 de 7 de dezembro de 2004).

A orla marítima é definida pelo PNGC (1988) como “a faixa contida na zona costeira, de largura variável, compreendendo uma porção marítima e outra terrestre, caracterizada pela interface entre a terra e o mar”. Seus limites são estabelecidos pelo Decreto nº. 5300/2004 (art. 23):

- i) Marítimo: isóbata de 10 metros, profundidade na qual a ação das ondas passa a sofrer influência da variabilidade topográfica do fundo marinho, promovendo o transporte de sedimentos;
- ii) Terrestre: 50 metros em áreas urbanizadas ou 200 metros em áreas não urbanizadas, demarcados na direção do continente a partir da linha de preamar ou do limite final de ecossistemas, tais como as caracterizadas por feições de praias, dunas, áreas de escarpas, falésias, costões rochosos, restingas, manguezais, marismas, lagunas, estuários, canais ou braços de mar, quando existentes, onde estão situados os terrenos de marinha e seus acrescidos.

Havia um notório esforço da Coroa Portuguesa em definir as praias como bem público. Segundo Araújo (2007), através de Provisões Régias se direcionava o caráter das praias. Em 1726, D. João V ordenou que não houvesse consentimento para a apropriação das

praias e do mar por qualquer pessoa, haja vista seu caráter de uso comum. Já 17 de julho de 1815 foram declarados como abusivos quaisquer usos do mar e das praias.

Para que se definisse de maneira clara até onde seria permitida a intervenção humana nas praias, definiu-se o terreno de marinha, cuja propriedade seria da Coroa. Sua criação tinha interesses econômicos, como a exploração de sal e o controle de acesso das mercadorias, vislumbrando ainda a segurança nacional (SENADO FEDERAL, 2013). Em 1710 D. João V define que os terrenos de marinha seriam para uso exclusivo da coroa, referindo-se especificamente a Portugal. Sobre o Brasil, a definição surge em 1818 através de um Aviso Real, definindo que "15 braças da linha d'água do mar, e pela sua borda, são conservadas para servidão pública; e tudo o que toca a água do mar e acresce sobre ela é da nação". A Lei de 15 de novembro de 1831 determina que:

Serão postos à disposição das câmaras municipais os terrenos de marinha que estas reclamarem do ministro da Fazenda, ou dos presidentes das províncias, para logradouros públicos (...), que poderão aforar a particulares aqueles que julgarem convenientes, estipulando, também, segundo for justo, o foro daqueles mesmos terrenos, onde já se tenha edificado sem concessão, ou que, tendo já sido concedido condicionalmente, são obrigados a eles desde a época da concessão, no que se procederá à arrecadação.

A Constituição Federal de 1988 traz em seu artigo 20, VII a definição dos terrenos de marinha como bens da União. Atualmente sua classificação ainda se baseia nas definições de 1831, considerando sua extensão a partir de 33 metros da linha de preamar média. O Decreto-lei 9.760 de 5 de setembro de 1946, ainda em vigor, determina que:

Art. 1º Incluem-se entre os bens imóveis da União:

a) os terrenos de marinha e seus acrescidos;

Art. 2º São terrenos de marinha, em uma profundidade de 33 metros, medidos horizontalmente, para a parte da terra, da posição da linha do preamar médio de 1831:

a) os situados no continente, na costa marítima e nas margens dos rios e lagoas, até onde se faça sentir a influência das marés;

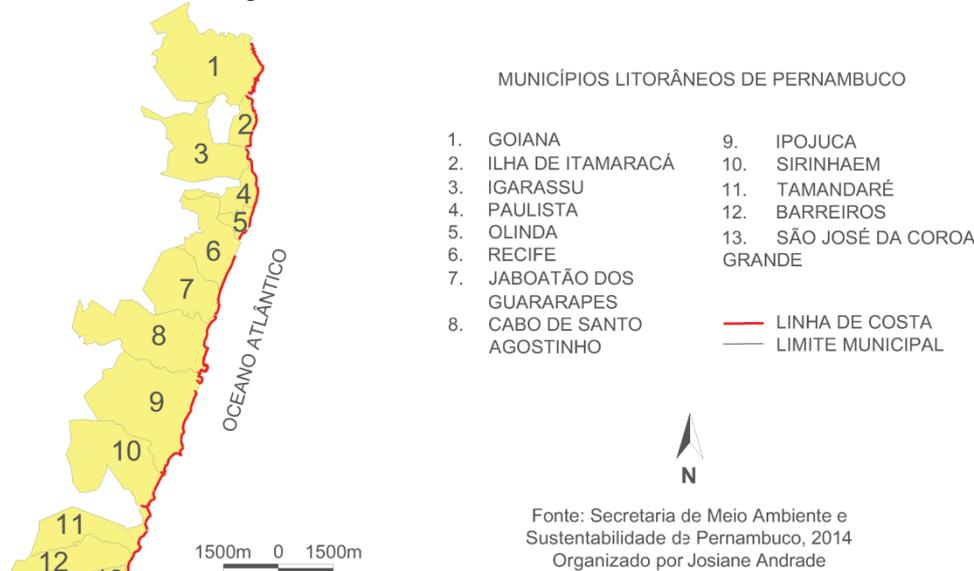
b) os que contornam as linhas situadas em zonas onde se faça sentir a influência das marés.

Art. 9º É de competência do Serviço do Patrimônio da União (SPU) a determinação da posição das linhas de preamar médio do ano de 1831 e da média das enchentes ordinárias.

Em Pernambuco considera-se a linha da preamar máxima atual, de acordo com o Decreto nº 42.010, de 4 de agosto de 2015. A Lei nº. 14.258/2010, que institui a Política Estadual de Gerenciamento Costeiro, determina que em áreas urbanizadas e não urbanizadas deve se preservar um trecho de 33 metros a partir da linha de preamar considerado área *non aedificandi*. Esta largura pode ser maior caso exista estudo técnico justificando a necessidade.

A linha de preamar máxima para o estado de Pernambuco pode ser observada na Figura 4 abaixo.

FIGURA 4 - Linha de preamar máxima da Zona Costeira de Pernambuco.



FONTE: SEMAS, 2014. Adaptado pela autora, 2017.

A linha de preamar máxima de sizígia atual⁴ indica o máximo alcance da maré de sizígia sobre o litoral, em situações climáticas normais. Na bibliografia que trata de Linha de Preamar Máxima, ou de Linha de Costa, vários autores definem indicadores ou parâmetros, que servem de referência para a delimitação dessas linhas.

Considerando a legislação federal, todos os terrenos que se encontrem até 33 metros distantes da linha de preamar média de 1831 pertencem à União. Se antes os terrenos de marinha tinham como finalidade o aproveitamento econômico e a proteção da costa, atualmente eles se prestam às políticas públicas, como a regularização fundiária, proteção de comunidades tradicionais, ordenamento territorial e apoio ao desenvolvimento das cidades, conferindo aos bens da União uma função socioambiental (INSTITUTO PÓLIS, 2006).

A praia é definida assim pela Constituição Federal:

Entende-se por praia a área coberta e descoberta periodicamente pelas águas, acrescida da faixa subsequente de material detritico, tal como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos, até o limite onde se inicie a vegetação natural, ou, em sua ausência, onde comece um outro ecossistema” (Art. 10, § 3º, Lei nº 7.661/1988).

⁴ Destaca-se que embora a definição dos terrenos de marinha e de área *non aedificandi* (em Pernambuco) considerem 33 metros em direção ao continente, a referência para sua delimitação é diferente. Os terrenos de marinha são delimitados considerando a Linha de Preamar Média e as áreas *non aedificandi* consideram a Linha de Preamar Máxima de Sizígia Atual.

A demarcação do limite da praia pode variar de acordo com as características de cada uma. Nas áreas sem influência humana, pode ser a própria vegetação. Já nas praias urbanas pode ser um limite construído, como um calçadão, uma rua ou uma obra de contenção, por exemplo. Apesar destas diferenças, algumas feições são encontradas com mais frequência. Considerando o sentido do mar para o continente, o primeiro ambiente é a antepraia, cuja característica é estar constantemente submerso. Outro ambiente é o estirâncio ou face de praia, que compreende a área de incursão das marés. Há ainda o pós-praia, que é ambiente localizado fora da área de ação das ondas, que só é atingido por elas em grandes tempestades ou marés excepcionalmente altas (CPRH, 2014b). A Figura 5 traz um esquema do ambiente praiial.

FIGURA 5- Esquema de ambiente praiial.



FONTE: POLIS, 2006. Adaptado pela autora, 2017.

De acordo com Silva (2015), estes setores são inter-relacionados e se configuram através da influência de ventos, marés, ondas e correntes, levando sedimentos em direção à costa (leste-oeste ou oeste-leste, no estado de Pernambuco) ou paralelamente à linha de costa (sul-norte no estado de Pernambuco). A Figura 6 traz um exemplo desta configuração.

FIGURA 6 - Setores do ambiente praias.



FONTE: SILVA, 2015.

Assim, é importante destacar que as situações analisadas nesta pesquisa localizam-se tanto na área de praia (ou estirâncio) quanto na área pós-praia. Algumas situações podem conflitar com a legislação federal no tangente aos terrenos de marinha, embora a regularização fundiária não seja uma das principais questões abordadas aqui.

2.4 O AMBIENTE PRAIAL E SUA LEGISLAÇÃO INCIDENTE

Quando abordada na escala da União, a Zona Costeira representa um grande desafio para a gestão. Isto se justifica tanto pela extensão do litoral quanto pela convergência de diversos “vetores de pressão e fluxos de toda ordem, compondo um amplo e complexo mosaico de tipologias e padrões de ocupação humana, de uso do solo e dos recursos naturais e de exploração econômica” (MMA, 2017).

A preocupação do governo brasileiro com a utilização dos recursos marítimos e dos espaços costeiros inicia-se em 1973, com a criação da Secretaria Especial de Meio Ambiente da Presidência da República e, um ano depois, com a composição da Comissão Interministerial dos Recursos do Mar – CIRM. Em 1987 a CIRM estabeleceu o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro – GERCO, determinando uma metodologia de zoneamento para aplicação. A Constituição Federal de 1988 também apresenta a importância da Zona Costeira, classificando-a como patrimônio nacional e destacando a necessidade de se observar atentamente sua ocupação, uso do solo e de seus recursos, garantindo assim a preservação ambiental.

Em 1988 foi instituído o PNGC, que serviu de base fundamental para o planejamento da zona costeira do Brasil (MORAES, 1999). Ele surge como parte da Política Nacional de Meio Ambiente – PNMA e da Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM. A primeira versão do PNGC foi apresentada em 1990, com sua segunda edição aprovada em 1997 e conhecida como PNGC II, em vigor até o momento.

O PNGC determina que estados e municípios elaborem seus próprios planos de gerenciamento costeiro, haja vista a diversidade e extensão territorial do país. No plano as praias são consideradas “bens públicos e assegura o livre acesso a elas: As praias são bens públicos de uso comum do povo, sendo assegurado sempre, livre e franco acesso a elas e ao mar, em qualquer direção e sentido” (Art. 10), desde que sejam ressalvados trechos considerados de interesse de segurança nacional ou incluídos em áreas protegidas por alguma legislação específica. Desta forma, ainda de acordo com o PNGC, não são permitidas urbanização ou quaisquer outras formas de uso do solo que de alguma maneira impeçam o acesso às praias.

Posteriormente ao PNGC II foi publicado o Decreto 5.300/2004, que regulamenta a Lei de Gerenciamento Costeiro e define critérios para a gestão da orla marítima. Em 2001 foi criado o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima - Projeto Orla, contendo diretrizes gerais de ordenamento de uso e ocupação na escala da Orla Marítima do país. Promovida pelo Ministério do Meio Ambiente – MMA e Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG, o projeto conta com a participação da União, dos estados e dos municípios, além da sociedade civil organizada (BRASIL, 2004). O Quadro 1 apresenta os principais marcos para o gerenciamento costeiro no Brasil.

QUADRO 1 - Marcos para o gerenciamento costeiro no Brasil.

MARCO	ANO	DESCRIÇÃO
PNRM	1980	Diretrizes gerais para a Política Nacional de Recursos do Mar.
PNMA	1981	Dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente.
PNGC	1988	Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro.
Constituição Federal	1988	Reconhece a Zona Costeira como Patrimônio Nacional.
PNGC I	1990	Detalhamento e Operacionalização da Lei 7661/88
PNGC II	1997	Institui o GERCO; Define como competência do MMA a

		coordenação e implementação do PNGC.
Decreto 5.300/04	2004	Regulamenta a Lei nº. 7.661/88 – PNGC; Dispõe sobre regras de uso e ocupação da Zona Costeira e reformula instrumentos de gestão; Estabelece critérios de gestão para a orla marítima.

FONTE: Elaborado pela autora com dados do MMA, 2017.

Além das leis e planos voltados diretamente para a gestão da Zona Costeira, outros instrumentos são incidentes sobre estas regiões. Podem-se mencionar como exemplos as Políticas de Recursos Hídricos, de Resíduos Sólidos e Saneamento. A legislação acerca do Patrimônio da União e o Estatuto da Cidade também são importantes, bem como ações relacionadas à manutenção de áreas protegidas, turismo, navegação e defesa nacional (MMA, 2017).

Embora seja uma medida recente e suas repercussões ainda não possam ser analisadas, considera-se importante incluir aqui que com a aprovação da Medida Provisória – MP 691 em 2015, convertida no mesmo ano na Lei nº 13.139, a União ficou autorizada a vender parte de seus imóveis, inclusive os terrenos de marinha nos quais tem domínio pleno, destinando os recursos ao Programa de Administração Patrimonial da União (PROAP). Esta lei também determina como infração legal toda ação ou omissão que viole o adequado uso, gozo, disposição, proteção, manutenção e conservação dos imóveis da União. Ainda se determina que utilização dos terrenos da deva priorizar a função socioambiental, sendo permitida a alienação de imóveis dominiais vazios que não tenham esta característica. É possível, até, a permuta de terreno por imóvel ou construção com particulares, estados e municípios, desde que se cumpra a função mencionada.

O MMA (2017) considera que as evoluções dos marcos legais para o gerenciamento costeiro reforçam a necessidade de gestões participativas e integradas. Assim, “o MMA articula ações federais com os governos dos 17 estados litorâneos, por meio dos seus respectivos órgãos ambientais no papel de executores estaduais, que buscam integrar suas ações com os respectivos municípios” (2017, s.p).

No âmbito estadual acontece o planejamento e execução das atividades de gerenciamento estadual costeiro em articulação com os municípios e com a sociedade. O órgão responsável em Pernambuco é a Coordenação Estadual do Programa de Gerenciamento Costeiro. Como marcos legais importantes destacam-se o Decreto nº. 34.387, de 15 de dezembro de 2009 (que instituiu a Comissão Técnica Estadual do Projeto Orla em

Pernambuco) e a Política Estadual de Gerenciamento Costeiro, Lei nº. 14.258 de 23 de dezembro de 2010.

Segundo Scherer (2013), a gestão costeira só é possível através de uma definição clara sobre as competências dos órgãos públicos envolvidos e deve se basear na integração, haja vista a diversidade de ações promovidas por seus agentes. Entretanto “é urgente a aceitação de que existe sobreposição de competências, que podem gerar conflitos e que a gestão de praias deve ser compartilhada entre os múltiplos órgãos e, inclusive, usuários, aplicando-se um processo de governança” (op.cit., p.12).

2.5 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO: CARACTERIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS FORMAS DE USO E OCUPAÇÃO NO LITORAL

O espaço urbano não se constitui sozinho. Ainda que muitos processos sejam espontâneos e sem ordenamento, é através de agentes produtores que todas as dinâmicas acontecem. Segundo Corrêa (1989, p.11), “são agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato”. Sua ação é complexa e relaciona-se diretamente com a acumulação de capital, com a reprodução das relações de produção e com os conflitos de classe oriundos delas.

Assim, são as práticas destes agentes e sua inter-relação que vão proporcionar os processos de reorganização espacial, renovação urbana, modificações de densidade, valorização ou deterioração de determinada área e todas as transformações no âmbito espacial. Corrêa (1989) define estes agentes como: proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários, Estado e grupos sociais excluídos.

Carlos (2011) se refere a estes agentes como sujeitos da ação na produção do espaço, e os define como: o Estado, que se impõe através de diversas estratégias de reprodução, se valendo da dominação política; o capital, que se impõe através de diversas estratégias de reprodução, como a articulação entre setores da economia; e os “sujeitos sociais que, em suas necessidades e seus desejos vinculados à realização da vida humana, têm o espaço como condição, meio e produto de sua ação” (op.cit., p.64).

Estes agentes vão se transformando e, conseqüentemente, modificando o espaço de acordo com as características sociais do período em que se inserem. Vasconcelos (2011) identificou, por exemplo, que na época colonial a igreja figurava como um dos principais "agentes modeladores" das cidades. Hoje esta não é uma condição observada, mas outros

agentes figuram entre os responsáveis pelas modificações urbanas das cidades brasileiras, com destaque para os agentes "formais" ou "informais", que atuam através da regulamentação no uso do solo; agentes invisíveis, cujas decisões se escondem atrás do mercado financeiro, agentes móveis ou imóveis, caracterizados pela mobilidade dos empresários ou residentes em determinada cidade e dos agentes conservadores, que se utilizam de artifícios imobiliários na defesa do patrimônio.

Assim, parte-se do pressuposto que a terra nos municípios litorâneos é uma mercadoria disputada por todos os seus agentes produtores de espaço. Para Barbosa (2005), são estes agentes que controlam e são significados ao crescimento urbano, caracterizando a cidade como o local onde “o par dialético constituído pelas necessidades individuais versus necessidades coletivas se apresentam em toda a sua extensão (p.70)”.

Como se discutiu no início deste capítulo, a praia no Brasil teve seu caráter transformado com a atribuição de outros significados para estes espaços. O que era lugar de despejo de esgoto e circulação torna-se objeto de desejo e passa a atrair práticas diferentes. Para Dantas (2010), estas mudanças passam pela vilegiatura marítima, que conduziu a lógica de ocupação e ordenamento em um território antes ignorado pelas elites do país.

A vilegiatura marítima representa instauração de racionalidade associada à sociedade do ócio nos trópicos. Sua natureza consiste em deslocamento com o objetivo de estabelecer-se (fixar-se) em espaço privilegiado para seu exercício (zonas de praia). Incrementa-se, nesses termos, lógica díspare da preexistente, na qual esses sujeitos estabeleciam-se no sertão e nas serras, com suas famosas chácaras e sítios. O objeto de desejo desse novo vilegiaturista é a obtenção da segunda residência, construída nas praias das capitais nordestinas (op.cit., p. 73).

Os autores afirmam, ainda, que a prática de morar na praia, assim, implicou no redimensionamento das cidades litorâneas, visto que as populações tradicionais associadas às atividades portuárias não demandavam a mesma estrutura. A urbanização, antes pontual e pouco expressiva, tem seu crescimento no início do século XX, impondo uma nova racionalidade aos antigos moradores. Inicia-se a lógica de ocupação pautada no lazer, suprimindo as atividades tradicionais e evidenciando a apropriação associada ao consumo (LEFEBVRE, 1992).

No processo de ocupação do litoral nordestino pelos vilegiaturistas no Nordeste do Brasil observa-se que a demanda por espaços de lazer nasce nas cidades, mas extrapola seus limites, conformando uma difusão dispersadas áreas urbanas nas proximidades com as zonas de praia. Observa-se, também, que as dinâmicas econômicas de muitos municípios precisaram

se adaptar a esta nova realidade, com o crescimento da oferta de serviços associados ao lazer e, posteriormente, ao turismo litorâneo (FERREIRA E SILVA, 2010).

É importante considerar que o processo de expansão resultante da busca por novos espaços de lazer e turismo implica numa redefinição dos usos do solo. Neste ponto, enquanto agente produtor do espaço urbano, o Estado assume papel de grande relevância. É ele o principal provedor de infraestrutura e serviços e que estabelece o marco jurídico referente à ocupação e uso do solo, interferindo de forma direta e indireta na atuação dos demais agentes, a exemplo dos incorporadores e construtores.

Com o fortalecimento do turismo, surge a necessidade de políticas de desenvolvimento valorativo dos ambientes litorâneos, Assim, através de políticas públicas e incentivos, o Nordeste do Brasil se configurou como o principal destino turístico do país, apoiando-se no discurso de venda das praias e do clima quente o ano todo (DANTAS, 2009).

Com os recursos advindos do PRODETUR, por exemplo, vários municípios puderam avançar na oferta de empreendimentos turísticos receptivos, como aeroportos, meios de hospedagem e vias terrestres. Como desdobramento destes avanços, o mercado imobiliário proporcionou uma nova gama de produtos associados aos novos usuários destes municípios, como os Empreendimentos Turísticos Imobiliários – ETI's, resorts e condomínios direcionados para os vilegiaturistas locais e internacionais (PEREIRA, 2014).

Nessa perspectiva, o mercado imobiliário intensifica-se e incorpora áreas cada vez maiores, paralelamente à faixa de praia. Diante dessa intensificação, os consumidores dos espaços litorâneos perdem sua condição de aventureiros, e tornam-se mais exigentes quanto à infraestrutura existente no lugar (DANTAS E PEREIRA, 2010, p.78).

Observa-se que o turismo associado à componente imobiliária se faz cada vez mais presente nos municípios litorâneos, modificando suas paisagens e, também, as suas dinâmicas espaciais. Os ETI's unem as funções de moradia e lazer, configurando-se como elementos de valorização das áreas, atraindo novos capitais e se unindo à rede tradicional de atendimento ao turismo, como hotéis, restaurantes e agências. Desta forma, com a atribuição de novos valores em sua configuração, observa-se forte influência na transformação dos espaços outrora de turismo convencional em produtos imobiliários direcionados para a moradia.

Outra repercussão destes novos valores é a apropriação dos espaços de praia por agentes com características de privatização. O processo de criação de áreas exclusivas, cujo acesso é restrito para a população em geral nas praias relaciona-se diretamente com o caráter

de mercadoria das cidades litorâneas, “mantendo vínculos estreitos, mesmo que não explicitados, com a montagem de políticas e reformas jurídicas aplicadas à terra urbana, ao direito à moradia e ao direito à propriedade privada, especificamente nas cidades-objeto” (TURRADO, 2012, p.13).

Considera-se importante ressaltar que o Estado se coloca como o agente mais proeminente na produção do espaço litorâneo, sobretudo no âmbito das políticas públicas federais e direcionamento de recursos para municípios específicos. Em consonância com os agentes dominantes, o Estado tem sua autonomia questionada, configurando-se como um reproduzidor do capital e suprimindo necessidades coletivas (BARBOSA, 2011).

2.6 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CONCEITO DE ESCALA

O conceito de escala permeia discussões em diversos campos da pesquisa, especialmente no âmbito socioespacial. Para Melazzo e Castro (2007, p.134) “a escala geográfica pode ser considerada ao mesmo tempo como uma noção, um conceito e uma teoria (ainda que em construção)”. Embora o senso comum dê a ideia de escala associada à medida, é importante que se discuta aqui o que este conceito representa para esta pesquisa, considerando sua natureza urbana. Para tanto, será feita uma breve análise sobre o que é a escala para a geografia, disciplina para a qual este trabalho se volta, primordialmente, de modo que se compreenda melhor o que são as irregularidades escalares a que esta pesquisa se refere.

Para a geografia, a escala é um conceito importante e amplamente discutido. Sua definição, porém, encontrou problemas devido ao uso da mesma palavra para se referir à cartografia e à própria geografia, misturando o significado da “escala cartográfica” e da “escala geográfica”. O primeiro caso trata-se da relação matemática entre as dimensões de um objeto e de sua representação gráfica, seja esta um mapa, planta, esquema (SOUZA, 2013). Neste caso, a representação pode ser numérica, aonde quanto maior o denominador, menor a escala e vice-versa, ou gráfica, que geralmente é expressa por uma barra numerada. Entretanto, não é possível se discutir este conceito apenas sob este viés, visto que “a conceituação de escala, como esta relação apenas, é cada vez mais insatisfatória, tendo em vista as possibilidades de reflexão que o termo pode adquirir desde que liberto de uma perspectiva puramente matemática” (CASTRO, 2000, p.117).

Na geografia, o raciocínio analógico entre escalas cartográfica e geográfica dificultou a problematização do conceito, uma vez que a primeira satisfazia

plenamente às necessidades empíricas da segunda. Nas últimas décadas, porém, exigências teóricas e conceituais impuseram-se a todos os campos da geografia, e o problema da escala, embora ainda pouco discutido, começa a ir além de uma medida de proporção da representação gráfica do território, ganhando novos contornos para expressar a representação dos diferentes modos de percepção e de concepção do real (CASTRO, 2000, p.118).

Assim, considera-se mais cara a esta discussão a escala geográfica, que diferentemente da cartográfica não tem a ver com a fração da divisão de uma superfície representada, mas sim com a própria extensão do espaço que se está considerando e pode ser dividida em escala do fenômeno, escala de análise e escala de ação (SOUZA, 2013).

A escala do fenômeno refere-se à abrangência física de um objeto real no mundo, como a extensão de um rio ou de uma cidade, por exemplo. Referindo-se aos fenômenos espaciais, questões como processos de abrangência de dinâmicas impessoais, conscientes ou resultantes de desdobramentos espontâneos são importantes. Já a escala de análise é construída com base em um objeto real, capaz de proporcionar a apreensão das características do mesmo e de responder as questões que tenham sido formuladas. A escala de ação, por sua vez, é aquela que se refere a um objeto específico, refletindo sobre o alcance espacial das práticas dos agentes e ao papel destes nos fenômenos sociais, guardando um aspecto diretamente político (SOUZA, 2013).

Para Santos (1988), embora possa se considerar que a escala seja um aspecto quantitativo, deve-se pensar mais enquanto aspecto qualitativo. Assim “um dado fenômeno só pode ser representado numa dada escala. Mudar de escala implica mudar o fenômeno” (p.144). Por sua transitoriedade entre intenção e ação, a escala é importante, também, enquanto elemento social:

Porque medeia entre intenção e ação, o mecanismo da escala também implica à ação social. Os urbanistas e os chefes militares, tal como os administradores e os legisladores, definem as estratégias em pequena escala e decidem a atuação cotidiana em grande escala. O poder tende a representar a realidade social e física numa escala escolhida pela virtualidade para criar os fenômenos que maximizam as condições de reprodução do poder. A representação/distorção da realidade é um pressuposto do exercício do poder (SANTOS, 1988, p.145).

Por esta pesquisa tratar de discrepâncias nas formas de uso e ocupação espacial, faz-se necessário lembrar a problematização de Smith (1988), que constrói uma teoria do desenvolvimento desigual, na qual o capital produz o espaço, sendo este um palco para as atividades humanas. Assim, as contradições são parte da dinâmica de produção espacial e se manifestam de diversas maneiras, como na dualidade valor de uso e valor de troca ou sociedade e natureza (MELAZZO E CASTRO, 2007). Smith (1988) traz a escala geral de

análise como “grande cenário”, diferenciando-a da(s) escala(s) específica(s), nomeadas “pequenos cenários”, em que a produção do espaço se dá, essencialmente, pelo capital.

Uma teoria do desenvolvimento desigual deve integrar o processo espacial e social em vários níveis... [...]. Pois o capital não somente produz o espaço em geral, mas também produz as reais escalas espaciais que dão ao desenvolvimento desigual a sua coerência (1988, p.19).

Baseando-se nas contribuições de Smith (1988), pode-se dizer que as escalas, ao se integrarem à teoria do desenvolvimento desigual, facilitam a compreensão da coerência presente na produção do espaço, evidenciando sua organização e hierarquização. “As escalas são assim, produtos do capital, instâncias de concretização e de negação de seus movimentos internos. São diferenciações do espaço produzidas e necessárias ao capital para superar momentaneamente suas contradições” (MELAZZO E CASTRO, 2007, p.139).

Desta forma, é importante mencionar que embora a noção de escala referente à dimensão seja abordada tanto na geografia quanto na arquitetura, ambas as disciplinas tratam deste conceito de maneira mais simbólica a depender do objeto de análise. Assim, anuncia-se que a discussão desta pesquisa tenta se aproximar deste significado, relacionando não só a proporção de determinada ocupação em um espaço, mas, também, buscando compreender qual seria o impacto dela no contexto urbano.

Ao tratar da importância da hierarquização das escalas, a obra de Smith (1988) se relaciona com a temática da presente pesquisa. Entende-se que, por sua integração aos processos e sua inserção nos modos de produção do capital, as escalas são dinâmicas e variam de acordo com as condições a que determinado espaço é submetido, com gradações e gravidades diferentes. O que aqui será chamado de irregularidade urbana escalar nada mais é que uma apreensão das contradições espaciais produzidas pelo capital. Sob a ótica de Melazzo e Castro (2007, p.139), “como realidade produzida, as escalas expressam a diferenciação do espaço geográfico, que nada mais é que a diferenciação social produzida pelo capital”.

A discussão apresentada neste capítulo inicial buscou embasar teoricamente o desenvolvimento da dissertação. No próximo capítulo haverá uma aproximação maior com objeto de estudo, caracterizando a orla da Ilha de Itamaracá, sua formação urbana e suas características mais importantes para a análise das situações de irregularidade.

3 CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO NA ORLA MARÍTIMA DA ILHA DE ITAMARACÁ

Conforme discutido anteriormente, a ocupação do litoral nordestino iniciou-se com a chegada dos colonizadores ao Brasil. Visto que sua chegada era por via marítima, foi o litoral que conheceu os primeiros núcleos de povoamento e, a partir deles, partiam os fluxos de colonização. Este padrão é observado na formação territorial do Brasil, cuja constituição era de “uma sucessão de sistemas de ocupação, claramente estruturado [...] ao longo de toda a costa” (MORAES, 1999, p.32).

Para analisar a dinâmica urbana na Ilha de Itamaracá, faz-se, inicialmente, uma leitura de sua importância histórica, seus processos de ocupação e sua inserção no contexto da RMR. Ainda que esta pesquisa analise a dinâmica atual da orla marítima, é importante que se compreenda como ela foi construída ao longo do tempo. Segundo Barbosa (2014, p.55), “se o tempo é uma dimensão fundamental para se compreender os fenômenos espaciais, é igualmente necessário ter em vista que, por meio do espaço, é que se dá a empiricização do tempo e que este adquire materialidade”. O autor pontua que:

Também é importante considerar a dimensão temporal nos estudos urbanos, dando particular atenção à persistência de algumas formas na paisagem, as quais resultam de contextos temporais pretéritos. Se como diz Lefebvre (2007; 2008) a produção socioespacial nada tem de inocente, as formas contidas na paisagem possuem forte apelo histórico, tanto no que se refere às formas espaciais, quanto ainda às formas imateriais, como as jurídicas e sociais, nos termos antecipados por Milton Santos (1997b). Essa síntese sempre provisória dos sistemas de objetos e de ações que é o espaço se consubstancia ao longo do tempo por meio dessas formas, sendo por isso fundamental levá-las em conta no estudo do fenômeno urbano (BARBOSA, 2014, p.55).

Assim, considera-se que importante que se faça uma contextualização histórica, ainda que breve, da ocupação da ilha e de seus principais gatilhos para a urbanização específica da orla marítima. Deste modo, apresentam-se as transformações atuais na Ilha de Itamaracá, com o propósito de discorrer sobre o processo histórico e, a partir disto, entender melhor alguns aspectos, como por que aquela sua urbanização não se espalhou por todo o território, sua tendência para o turismo de segunda residência ou mesmo sua ausência no processo de desenvolvimento do vetor norte da RMR, impulsionado pelo município vizinho de Goiana.

De acordo com o IBGE (2017), há registros de construções na Ilha de Itamaracá antes mesmo do descobrimento do Brasil, em 1493. Em 1516 a Capela de Nossa Senhora da Conceição foi erguida na área que hoje compreende a Vila Velha, consolidada em 1534 e uma das primeiras do país. De acordo com o site do município (2017), por volta de 1630 a vila já

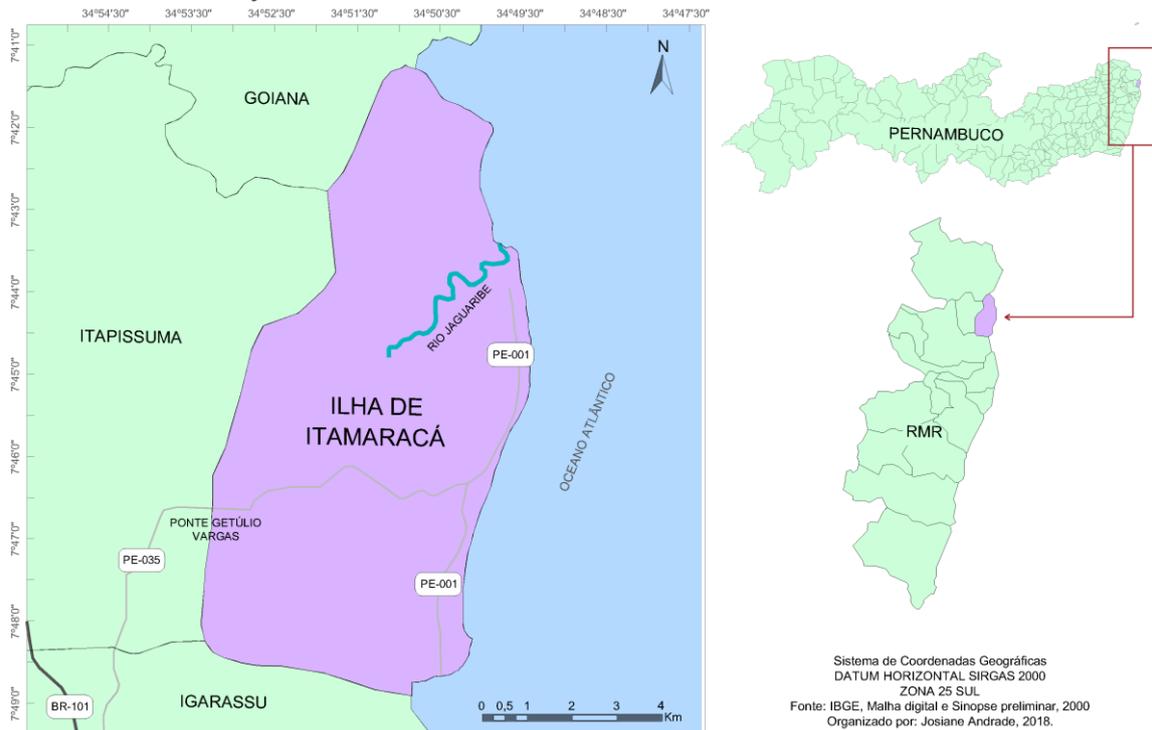
possuía mais de 100 prédios, incluindo uma Santa Casa de Misericórdia. Com a tomada do território pelos holandeses e a construção do Forte Orange em 1631, as construções passam a se concentrar em suas proximidades, formando núcleos mais consolidados próximos à orla.

Segundo a CPRH (2010b), a primeira feitoria instituída pela Coroa Portuguesa localizava-se às margens do atual Canal de Santa Cruz. A implantação das capitanias hereditárias tinha por objetivo a ocupação efetiva do território da colônia e, em 1534, foi estabelecida a Capitania de Itamaracá, com a formação do povoado de Nossa Senhora da Conceição, área atualmente ocupada pela Vila Velha. Este povoado foi elevado à vila em 1548.

Com a invasão holandesa ao nordeste brasileiro, em 1630, a Capitania de Itamaracá sofreu transformações na organização social e espacial. Foi construído o Forte Orange ao sul da ilha, de onde os holandeses armaram um ataque que conquistaria o território, em 1633. Assim, a vila foi transformada em uma praça forte, com equipamentos que salvaguardassem os domínios, como trincheiras e fossos. A igreja da vila perdeu sua função religiosa, passando a funcionar como uma bateria de defesa, permanecendo assim até 1654, quando os portugueses retomaram a área (CPRH, 2010b).

Devido ao desgaste no período de ocupação holandesa, a Vila de Nossa Senhora da Conceição perdeu sua posição de centro administrativo e político. Foram estabelecidas novas povoações mais adaptadas aos moldes da administração colonial, nas áreas do Pilar e de Jaguaribe, induzindo o declínio da primeira vila, que deixou de ser a sede do poder e passou a ser conhecida como Vila Velha, em alusão à sua condição ultrapassada (CPRH, 2010b).

A Ilha de Itamaracá integra a Região Metropolitana do Recife, guardando diferenças com os outros municípios da mesma, principalmente acerca de suas características ambientais. Com população estimada de 25.346 habitantes (IBGE, 2017), o município apresenta-se como um dos menos populosos da RMR. Com uma população flutuante que chega a triplicar nos períodos de alta estação (JC ONLINE, 2013), sua infraestrutura, já precária, sofre uma sobrecarga prejudicial em diversos níveis.

FIGURA 7 - Localização da Ilha de Itamaracá.

FONTE: Elaborado pela autora, 2017.

As particularidades ambientais são importantes na configuração espacial do município. Componente da Área de Proteção Ambiental de Santa Cruz, a Ilha de Itamaracá conta com reservas, refúgios e áreas de proteção permanente em todo o seu território. Embora a configuração seja em sua maior parte urbana, observam-se na ilha atividades rurais e forte dinâmica pesqueira (CPRH, 2010b). A presença de comércio e serviços é marcante, sobretudo, na orla marítima onde o turismo se constitui como principal propulsor. A Ponte Getúlio Vargas é a principal ligação viária do município com o continente e, foi com a sua construção, em 1939⁵, que o isolamento da ilha foi rompido, proporcionando que sua dinâmica de ocupação se transformasse.

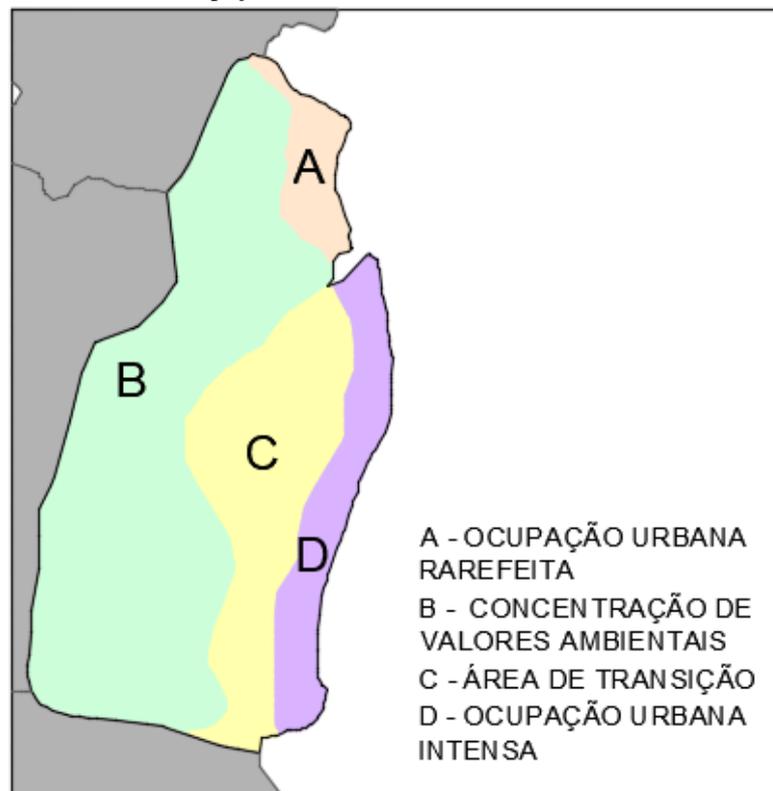
Outra peculiaridade do município é que nele se localizam unidades prisionais do estado de Pernambuco: Penitenciária Professor Barreto Campelo, a Penitenciária Agro Industrial São João e o Hospital de Custódia e Tratamento Psiquiátrico. Embora a área da ilha seja considerável, toda a urbanização se concentra na orla marítima. Uma das razões é a grande quantidade de áreas de reserva e unidades de conservação por toda a ilha, que impedem quaisquer tipos de ocupação mais adensada. Entretanto, questiona-se se a presença destas unidades prisionais não impulsiona os modos de ocupação da ilha, visto que suas áreas

⁵ Segundo Santos (2011), embora existisse uma ponte precária desde a época dos holandeses, houve a necessidade de uma nova estrutura em virtude da construção da Penitenciária Agrícola, inaugurada em 1940.

são extensas e localizadas próximas às áreas que, provavelmente, teriam alto valor para os agentes imobiliários, mas não são exploradas por “preconceito urbanístico” e pela desvalorização que as unidades proporcionam aos terrenos vizinhos.

A análise da ocupação atual do município permite sua divisão em cinco áreas, de acordo com suas características mais recorrentes. Na porção leste, correspondente à orla marítima, observa-se a maior concentração urbana, com incidência mais rarefeita ao norte do Rio Jaguaribe (CPRH, 2010b). Esta divisão pode ser assim representada:

FIGURA 8 - Ocupação atual da Ilha de Itamaracá.



FONTE: ILHA DE ITAMARACÁ, 2006. Elaborado pela autora, 2017.

A área “A” tem como principal característica a ocupação por casas de uso ocasional e baixa densidade construtiva. Seu acesso é dificultado, haja vista a barreira do Rio Jaguaribe, que é atravessado por pequenas embarcações cobrando aproximadamente 2 reais⁶. O trecho de travessia pode ser observado na Figura 9 a seguir. Por via terrestre, a única estrada de acesso não é pavimentada e corta áreas de preservação existentes na área “B” (ILHA DE ITAMARACÁ, 2006).

⁶ Valor praticado em maio de 2017.

FIGURA 9 - Trecho de travessia entre a área A (Sossego) e a área D (Jaguaribe).



FONTE: A autora, 2017.

Os lotes observados nesta área da ilha são de grandes dimensões, lembrados a partir dos loteamentos antes existentes e cuja característica de ocupação se dá por edificações recuadas e soltas no lote, com a presença de áreas com vegetação conservada (ILHA DE ITAMARACÁ, 2006). Aproximando-se do extremo norte, observa-se a existência de condomínios fechados, cujas guaritas e bloqueios de acesso foram providenciados pelos próprios moradores (ou proprietários, pois a maioria é de uso ocasional), conforme se observa na Figura 10.

FIGURA 10 - Acesso terrestre para o extremo norte da ilha, com a existência de guarita para controle, localizada à esquerda.



FONTE: A autora, 2017.

A área “D” é a que concentra a ocupação mais intensa e urbanizada. É nela que se encontram os equipamentos públicos e as funções administrativas municipal, com forte presença de atividades de comércio e serviços. Sua densidade construtiva é alta, com núcleos consolidados muito cedo, como o Pilar e Jaguaribe. Nesta área são observados diversos problemas de ordem urbanística e ambiental. Entre eles se destacam a obstrução do acesso às praias pelas vias transversais, com ocupação por comércios e “prática generalizada de ocupação dos espaços públicos de lazer e a proliferação de obstáculos à acessibilidade e ao usufruto da paisagem” (ILHA DE ITAMARACÁ, 2006, p.21). Nota-se um processo de “favelização” nesta área, que segundo o Diagnóstico Situacional (2006), se deve à fragilidade das normas incidentes:

A ocupação desordenada do centro sem critérios de uso e ocupação do solo, com a ocupação generalizada dos espaços públicos. Consiste a dimensão mais evidente do processo de “favelização” decorrente da fragilidade na adoção de normas urbanísticas e do controle urbano e resulta na inadequação do local para exercer a função de centro e atrair novas atividades (p.25).

Outra característica da área “D” é a ocupação de área *non aedificandi*, seja para fins particulares ou para contenção do avanço do mar. Há ainda a existência de canaletas de esgotamento sanitário, que geralmente são feitas de maneira inadequada utilizando os sistemas de drenagem para este fim. Estas canaletas podem ser observadas em diversos trechos das praias nesta área e configuram um obstáculo paisagístico e um agravante ambiental.

O sul da ilha, ainda pertencente à área “D”, caracteriza-se pela alta densidade construtiva e certo grau de verticalização, com expansão urbana desordenada e ocorrência de ocupação de espaços de praia de maneira irregular. Observa-se também uma maior incidência de lotes vazios nesta área:

[...] a significativa incidência de lotes vazios na região aponta para um padrão de especulação imobiliária que se mostrou nocivo à conservação do meio ambiente e da paisagem. À medida que o padrão de adensamento praticado não mantém relação com a oferta de solo edificável, o padrão de adensamento praticado se torna, pelo contrário, em fator de indução à desvalorização imobiliária e a paulatino esvaziamento da região (ILHA DE ITAMARACÁ, 2006, p.22).

Nas áreas “C” e “D” encontram-se os principais equipamentos turísticos do município, a Vila Velha e o Forte Orange. Embora tenham valor simbólico e importância histórica, observa-se uma distinção no tratamento destes equipamentos. A área do Forte é caracterizada pela presença de infraestrutura turística, contando com bares, restaurantes e lojas para esta finalidade. É uma área mais valorizada que a da Vila Velha, aonde não se observou a presença de guias ou quaisquer equipamentos de serviços voltados ao turista. Há uma descaracterização do patrimônio histórico local, bem como uma falta de informação da população sobre tal

acervo, enfraquecendo as possibilidades de que a Ilha de Itamaracá se configure como um polo turístico de maior importância na RMR (ILHA DE ITAMARACÁ, 2006).

A área “C” caracteriza-se como um espaço de transição entre a parte mais urbanizada e a rural, com ocupações mais dispersas e presença de chácaras e sítios, principalmente ao sul. Observa-se forte incidência de espaços vazios e taxa de ocupação reduzida. Na área “B” encontram-se os espaços de proteção ambiental, com reservas e matas protegidas. É nesta área que se encontram os presídios do município. A caracterização da ocupação territorial da Ilha de Itamaracá pode ser assim sintetizada:

QUADRO 2 - Principais características da ocupação da Ilha de Itamaracá.

ÁREA DE INCIDÊNCIA	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS
A	Ocupação indevida de espaços de praia
	Dificuldade de acesso (principalmente por via terrestre)
	Controle irregular de acesso às praias, através de portarias, cancelas e correntes
B	Espaços ocupados por edifícios prisionais
C	Baixa taxa de ocupação
D	Ocupação indevida de espaços de praia, dificultando o acesso por vias transversais
	Obras de contenção para o avanço do mar e canaletas para esgoto como obstáculos para o usufruto das praias

FONTE: ILHA DE ITAMARACÁ, 2006. Editado pela autora, 2018.

Para que se compreenda melhor a expansão da urbanização do município, será apresentada a seguir uma análise do crescimento da mancha urbana, caracterizando quais são as praias mais e menos ocupadas para posterior discussão acerca das situações de irregularidade observadas nelas.

3.1 CARACTERÍSTICAS DE USO E OCUPAÇÃO

A população itamaracaense é predominantemente urbana, com aproximadamente 78% (IBGE, 2017). A área mais urbanizada corresponde à orla marítima, com diferentes níveis de ocupação ao longo de sua extensão.

Observa-se uma prevalência de comércios e serviços voltados para o turismo de sol de mar, que têm suas dinâmicas alteradas a depender do período do ano, considerando a alta e

baixa temporada, resultando em “problemas como desemprego e desagregação social, aprofundando situações de pobreza e miséria” (CPRH, 2010b).

Para determinar os diferentes graus de ocupação das praias do município, recorreu-se à metodologia de Esteves e Finkl Jr. (1998), desenvolvida para análises sobre praias da Flórida – EUA e adaptada por Morais e Lima Filho (2003) para a realidade da Ilha de Itamaracá. O método consiste no cálculo da área de análise considerando-se seu início na linha de preamar e término a 500 metros em direção ao continente. Denominado Grau de Desenvolvimento Urbano – GDU⁷ e aqui chamado de Grau de Ocupação Urbana - GOU, o método considera a razão entre a área total de cada praia e sua área efetivamente ocupada (seja por vias ou edificações), com gradações que vão de baixo (para resultados abaixo de 30%), intermediário (para resultados entre 30% e 60%) e alto (para resultados acima de 60%).

Para o estudo da área, Morais e Lima Filho (2003) dividiram a orla em 8 praias, abrangendo desde o extremo norte até o sul da ilha. A Tabela 1 sintetiza os resultados desta análise e a Figura 11 apresenta a localização destas praias. Os cálculos foram realizados a partir do mapa de uso e ocupação do solo da zona costeira do município (CPRH, 2012). Embora se reconheça outras praias na orla, neste estudo considerou-se que a da Baixa Verde integra a do Pilar, a do Rio Âmbar integra a de Forno da Cal e a do Fortim integra a do Pontal da Ilha.

TABELA 1 - Grau de Ocupação Urbana da orla marítima da Ilha de Itamaracá.

PRAIA	ÁREA TOTAL (m ²)	ÁREA OCUPADA (%)	GOU
Pontal da Ilha	618.620	19	Baixo
Enseada dos Golfinhos	1.454.934	14	Baixo
Sossego	1.445.816	6	Baixo
Jaguaribe	520.131	72	Alto
Pilar	1.513.214	62	Alto
Forno da Cal	2.115.665	42	Intermediário
São Paulo	1.284.320	54	Intermediário
Forte Orange	1.239.969	16	Baixo

FONTE: MORAIS E LIMA FILHO, 2003. Adaptado pela autora, 2017.

⁷ Embora se compreenda que estes parâmetros são importantes para caracterizar a ocupação da orla da Ilha de Itamaracá, a sua nomenclatura pode induzir a um entendimento incompleto. Isto porque uma área ocupada sobremaneira não é, necessariamente, desenvolvida do ponto de vista urbano. Por esta razão optou-se por chamar este resultado de Grau de Ocupação Urbana – GOU.

FIGURA 11 - Praias da Ilha de Itamaracá.



FONTE: Google Engine, 2017. Editado pela autora, 2018.

A análise dos dados anteriores permite observar que as praias mais ocupadas se encontram na porção sul da ilha, na margem inferior do Rio Jaguaribe. Relacionam-se estas diferenças de ocupação tanto aos fatores históricos, devido à ocupação inicial do município ter ocorrido neste setor, quanto à dificuldade de acesso para a parte norte, acima do Rio. A Figura 12 mostra como a cobertura do solo varia em uma praia do norte e uma do sul da ilha.

FIGURA 12 - Cobertura do solo no norte (acima) e sul (abaixo) da Ilha de Itamaracá.

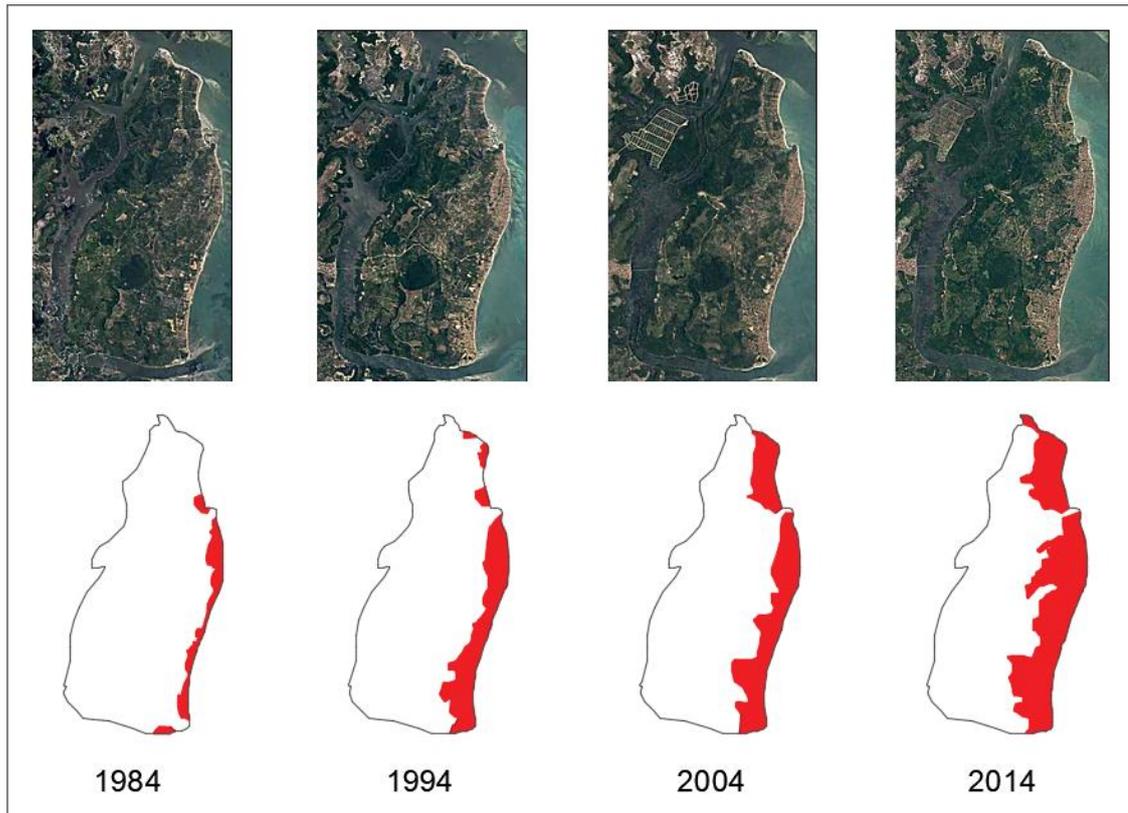


FONTE: CPRH, 2014a.

Para compreender como se espacializou esta ocupação, recorre-se à plataforma Google Earth Engine, que permite a análise de imagens da superfície terrestre desde os anos 1970 (para algumas localidades) até os dias atuais, para estudos focados na “detecção do desmatamento, classificação da cobertura do solo e mudança da cobertura do solo, estimativa de biomassa, mapeamento urbano e modelagem do habitat das espécies⁸” (GOOGLE EARTH ENGINE API, 2017, s.p). As imagens disponíveis para a área de estudo se iniciam em 1984, avançando até o ano de 2014 e a Figura 13 apresenta esta evolução.

⁸ Traduzido pela autora. No original: “*detecting deforestation, classifying land cover and land cover change, estimating biomass, urban mapping, and species habitat modeling*”.

FIGURA 13 - Evolução da ocupação da orla marítima.



FONTE: A autora com informações do Google Earth Engine, 2017.

Observa-se que, embora a urbanização da orla tenha avançado nas últimas décadas por toda a sua extensão, sua concentração ainda é maior ao sul do Rio Jaguaribe. Apesar da constituição de loteamentos no norte da ilha ter modificado sua dinâmica de ocupação, estes se configuram como segundas residências, o que não representa propriamente um aumento no uso deste espaço.

Segundo o Diagnóstico Sócio Ambiental do Litoral Norte de Pernambuco, (CPRH, 2003), as praias da Ilha de Itamaracá são, em geral, estreitas e apresentam vários trechos submetidos a processos de erosão acentuada ou forte, a exemplo dos trechos que se estendem do Pontal de Jaguaribe, nas praias de Pilar (Centro), Forno da Cal e São Paulo. Os processos erosivos nestas áreas são resultantes da ocupação desordenada do solo, caracterizada pela construção de rampas, muros, escadas e demais elementos que podem alterar o equilíbrio hidrodinâmico e ocasionar o recuo acelerado da linha de costa.

[...] Além da ação destrutiva do mar, as praias do Litoral Norte sofrem a poluição por lixo e esgotos domésticos, a interdição ou o bloqueio parcial do acesso em amplos trechos, a invasão por barracas ou muros de moradias, resultando na privatização de extensas áreas da zona superior da praia (pós-praia), impedindo a circulação dos usuários na preamar. A ocorrência, em larga escala, desses problemas, em praticamente toda a orla litorânea norte, ao mesmo tempo que degrada o patrimônio natural das praias, destrói as potencialidades turísticas e de

lazer das mesmas, inviabilizando uma importante fonte de renda e de emprego para as populações locais, além de comprometer a qualidade de vida destas, de veranistas e visitantes (CPRH, 2003, p.30).

FIGURA 14 - Bar construído à beira mar na Praia do Sossego e areia utilizada em obra para contenção da água.



FONTE: A autora, 2017.

Outra característica de uso importante no contexto das praias do município é a prática de atividades náuticas. Sejam através da pesca, do transporte de passageiros pelo Rio Jaguaribe ou da prática de esportes, as atividades relacionadas tem repercussões espaciais e, por vezes, ocasionam conflitos. O Zoneamento Ambiental e Territorial das Atividades Náuticas da Ilha de Itamaracá – ZATAN, de 2012, apresenta a espacialização destas atividades. De acordo com o diagnóstico do ZATAN, as praias do município concentram embarcações estacionadas e prática de esportes como o Kitesurf e o windsurfe.

3.2 BREVE ANÁLISE SOCIOECONÔMICA

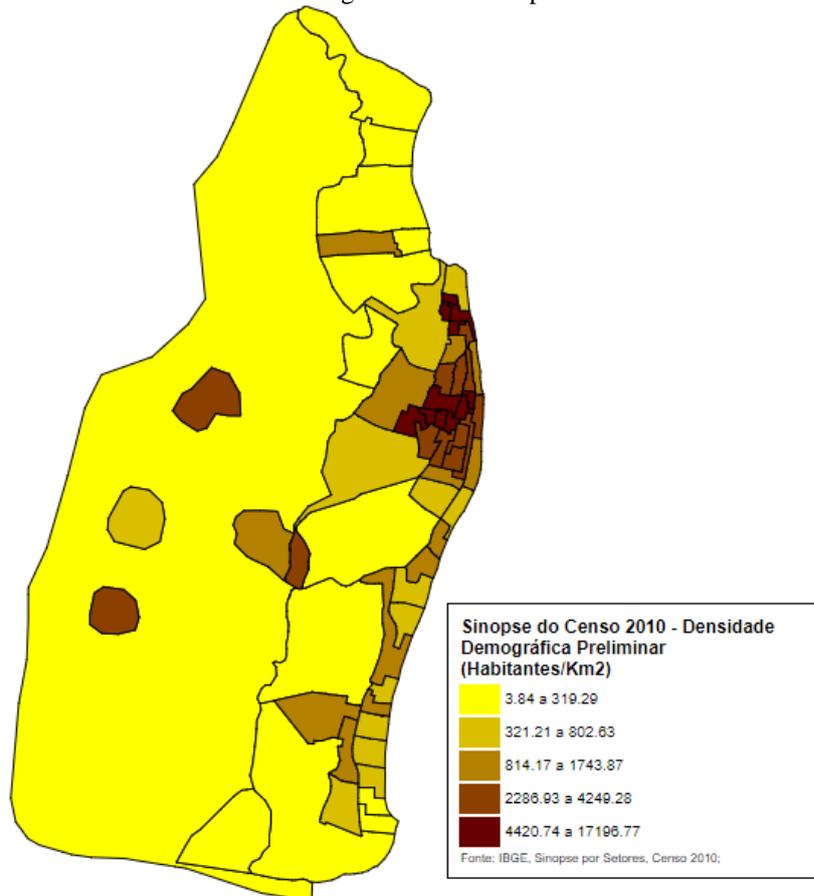
Para compreender melhor a atual configuração espacial não se podem ignorar alguns aspectos socioeconômicos da Ilha de Itamaracá. Em se tratando de trabalho e rendimento, por exemplo, em 2015 o salário médio mensal era de 1,8 salários mínimos e a proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 8.9%. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha 55.1% da população nessas condições (IBGE, 2017).

A densidade demográfica, indicador da distribuição total da população pela área do município, vem aumentando a cada Censo. No ano de 1991 a densidade demográfica foi de 186,3 hab/km². Em 2000 houve um crescimento, com 243,6 hab/km². A atual densidade

demográfica do município é de 328,18 hab/km² e sua distribuição podem ser observadas na Figura 15⁹.

Segundo a CPRH (2003), este crescimento é estatisticamente significativo, acompanhando o crescimento demográfico de outros municípios com o mesmo potencial econômico no Estado. Compreende-se que o aumento da densidade demográfica tem relação direta com a ocupação do solo e, conseqüentemente, com os impactos oriundos desta.

FIGURA 15 - Densidade demográfica do município.



FONTE: IBGE, 2010.

A comparação entre os índices de Gini e de Theil-L permite compreender que o nível de desigualdade no município é alto. A Tabela 2 traz uma comparação entre os valores dos índices mencionados.

⁹ Observa-se que duas manchas de densidade se destacam em uma área pouco adensada, à esquerda da Figura 15. Elas correspondem às unidades prisionais Professor Barreto Campelo e Agro Industrial São João.

TABELA 2 - Comparativo dos índices de desigualdade na RMR.

Município	Índice de Theil-L	Índice de Gini	Município	Índice de Theil-L	Índice de Gini
Abreu e Lima	0,38	0,45	Ipojuca	0,46	0,50
Araçoiaba	0,38	0,45	Itapissuma	0,56	0,54
Cabo de Santo Agostinho	0,52	0,53	Jaboatão dos Guararapes	0,61	0,58
Camaraçipe	0,47	0,51	Moreno	0,53	0,53
Goiana	0,54	0,54	Olinda	0,56	0,55
Igarassu	0,43	0,48	Paulista	0,45	0,49
Ilha de Itamaracá	0,68	0,60	Recife	0,91	0,68
Ipojuca	0,46	0,50	São Lourenço da Mata	0,48	0,50

FONTE: Elaborado pela autora com dados de Atlas Brasil, 2018.

O Índice de Gini mede o grau de desigualdade existente na distribuição de indivíduos de acordo com a renda domiciliar per capita do município. Já o Índice de Theil – L mede a desigualdade na distribuição de indivíduos segundo a renda domiciliar *per capita*, excluindo do cálculo os indivíduos com renda per capita nula. Em ambos os casos quanto mais próximo de 1 for o valor, maior o nível de desigualdade. Para os 2 índices Ilha de Itamaracá ocupa o 2º lugar da RMR, ficando atrás apenas do Recife.

Outra questão preocupante no município é o saneamento. O lançamento de esgoto doméstico, feito diretamente nos corpos d'água, pode aumentar o nível de poluição, afetar o equilíbrio natural do ecossistema aquático e até mesmo aumentar os casos de doenças de veiculação hídrica (CPRH, 2010b). O município conta com 76,6% do seu esgoto coletado em fossa rudimentar e 19,9% em fossa séptica, não contando com uma rede de captação adequada (IBGE, 2010). Segundo a CPRH (2010b) “mesmo as unidades habitacionais com soluções isoladas do tipo fossa, em geral têm problemas de funcionamento e, assim, a quase totalidade dos esgotos produzidos chega aos cursos d'água sem tratamento” (p.96).

O fato de não haver um sistema de captação coletiva para o esgoto municipal justifica algumas das situações observadas no Capítulo 4 deste trabalho, como o despejo diretamente no mar visível mesmo em áreas utilizadas para lazer. A Figura 16 apresenta uma destas ocorrências.

FIGURA 16 - Lançamento de esgoto no mar na praia do Pilar.



FONTE: JC ONLINE, 2017.

Esta questão pode atrapalhar o município também economicamente, haja vista a não balneabilidade de algumas de suas praias mais populares. Em boletim de janeiro de 2018 a CPRH classificou as praias do Jaguaribe, Pilar e Forte Orange como impróprias para banho.

3.3 PARÂMETROS URBANÍSTICOS MUNICIPAIS

Em atendimento ao Estatuto da Cidade, que exige que municípios com mais de 20 mil habitantes tenham um Plano Diretor - PD, a Lei Municipal nº 1.050 de 2007 instituiu o Plano Diretor Participativo da Ilha de Itamaracá. Segundo o Ministério Público do Paraná (2013), a aprovação do PD por lei é exigida para que ele adquira força jurídica vinculante, tanto em relação ao Poder Executivo como em relação aos particulares. O PD estabelece o seguinte zoneamento para o município:

O PD visa o ordenamento do desenvolvimento do município, pautando-se nos princípios da (i) função social da cidade (ii) função social da propriedade, (iii) sustentabilidade urbana e (iv) gestão participativa (art. 3º.).

Art. 4º - A Função Social da Cidade no Município da Ilha de Itamaracá corresponde ao direito à cidade para todos, compreendendo os direitos a terra urbanizada, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura e serviços públicos, ao transporte coletivo, à mobilidade e acessibilidade, ao trabalho e ao lazer.

Art. 5º - A propriedade imobiliária cumpre sua função social, quando respeitadas as funções sociais da cidade, quando o exercício dos direitos a ela inerentes, se submete aos interesses coletivos e quando for utilizada para atividades ou usos de interesse do Município, compreendendo: I. habitação; II. atividades econômicas geradoras de emprego e renda e que contribuam para o financiamento da cidade; III. preservação do meio ambiente; IV. preservação do patrimônio cultural.

Art. 6º - Sustentabilidade é o desenvolvimento local socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, de forma a garantir qualidade de vida para as presentes e futuras gerações.

Art. 7º - A Gestão da política urbana se fará de forma democrática, incorporando a participação dos diversos segmentos da sociedade em sua formulação, execução e acompanhamento.

Sobre os parâmetros de ordenamento territorial, o PD apresenta como diretrizes o controle do uso do solo para evitar os efeitos negativos do crescimento urbano sobre o meio ambiente, o uso inadequado de espaços públicos, a degradação ambiental e a subutilização de imóveis urbanos. A área de estudo está na Macrozona de Ambiente Construído, que se divide em: (i) Zona Especial de Centro (ZEC); (ii) Zona de Alta Densidade (ZAD); (iii) Zona de Baixa Densidade (ZBD) e (iv) Zona de Transição (ZT). Há, ainda, uma parte da área de estudo definida como Zona Especial de Interesse Histórico Cultural (ZEIHC).

A ZEC, delimitada na faixa litorânea da parte central do município, compreende os mais antigos núcleos urbanos e tem forte perfil concentração de atividades de comércio e serviços, mas com parcela significativa de unidades edificadas para residência fixa, incluindo-se assentamentos informais, e também unidades construídas para veraneio e lazer. A ZAD tem como característica o predomínio do perfil habitacional de médio padrão, com forte presença de segundas residências e tendência ao uso misto.

Na ZBD são observadas as áreas parcialmente loteadas e com ocupação urbana baixa, com características de espaço para veraneio. A ZT compreende uma grande área do município, mas com um trecho pequeno na área de estudo, com ocupação rarefeita, mas predominantemente loteada. A ZEIHC compreende os sítios e conjuntos histórico-culturais do

município, como os engenhos e igrejas (ILHA DE ITAMARACÁ, 2007). As diretrizes de uso e ocupação destas áreas podem ser assim definidas:

Art. 106 - São diretrizes para ZEC: Assegurar o disciplinamento da atividade de comércio e serviços; Promover a indução ao remembramento, de modo a superar os problemas de adensamento existentes.

Art. 108 - São diretrizes para a ZAD: Explorar seu potencial como área de expansão urbana e de oferta de moradia fixa a trabalhadores do município; Manter os padrões de parcelamento e dimensionamento dos lotes atualmente encontrados; Consolidar uma taxa média de ocupação, introduzindo-se a exigência de reserva solo natural e arborização.

Art. 110 - São diretrizes para a ZBD: Recuperar e preservar padrões de turismo de segunda residência; Estimular a implantação de empreendimentos hoteleiros e loteamentos ou condomínios de lazer; Manter padrões amplos para novos parcelamentos ou construções nos lotes existentes contemplando: a) Lotes superiores a 1.000m²; b) Maior taxa de solo natural que a atual; c) Exigir percentagem de arborização; d) Consolidar uma taxa de ocupação compatível com a média atualmente praticada;

Art. 114 - São diretrizes para a ZT: Configurar-se como área de transição entre o urbano e as áreas rurais e de proteção ambiental, assumindo padrões urbanos mais amenos que aqueles da faixa litorânea; Conter o seu processo de expansão, por meio de índices inibidores de ocupação adensada.

A ocupação das faixas de praia aparece no PD como uma preocupação para a qualificação ambiental, com a ação estratégica de “executar a retirada das ocupações irregulares situadas nas faixas de praia e pós-praia, a partir de levantamento e realização de plano específico de reabilitação da orla” (p.13). O plano apresenta a intenção de utilizar os terrenos acrescidos de marinha próximos ao Forte Orange para equipamentos direcionados ao turismo, lazer e esporte mediante transferência de domínio da União para o município. Destaca-se que, à época da elaboração do PD a transferência de gestão das praias pelo próprio município ainda não era regulamentada, o que aconteceu em 2015, através da Lei nº 13.139.

Para promoção de melhoramento do sistema viário e requalificação dos espaços públicos uma das ações propostas é a desobstrução das vias de acesso ocupadas e a desobstrução das vias transversais que dão acesso às praias ocupadas por equipamentos de comércio informal. Sobre a valorização do espaço público apresenta-se a diretriz “coibir a ocupação irregular da faixa de marinha pelos proprietários dos lotes situados à beira mar, o avanço do mar e a construção irregular de arrimos de proteção” (p.27).

Art. 78 - Para promoção do disciplinamento do uso e ocupação do solo serão implementadas as seguintes ações estratégicas:

I. Conter a expansão de assentamentos informais, irregulares ou ilegais;

II. Coibir a ocupação dos lotes sob um padrão de adensamento e verticalização incompatíveis com as características da Ilha, que comprometem a qualidade ambiental e paisagística do sítio;

III. Evitar a ocupação irregular dos espaços públicos de lazer e áreas de proteção ambiental;

IV. Conter os padrões urbanos de elevadas taxas de ocupação e densidade construtiva e atenuar os seus impactos sobre a paisagem e a desvalorização fundiária;

V. Promover o reordenamento do comércio informal e formal;

VI. Requalificar as áreas centrais, visando adequá-las para exercer a função de centro e atrair novas atividades, compreendendo:

a) implementar padrões de ocupação e adensamento que valorizem a paisagem;

b) disciplinar os serviços e comércio, formal e informal;

c) melhorar e ampliar os espaços públicos de lazer;

d) melhorar a acessibilidade.

Compreende-se que a função social da propriedade no município tem complicadores, principalmente ao analisar a condição dos terrenos vizinhos às praias. Conforme será discutido no Capítulo 3, a utilização de trechos da faixa de areia para uso privado está em desacordo com os princípios de submissão aos direitos coletivos e de preservação ambiental. Outro princípio que não é plenamente respeitado é o da função social da cidade, haja vista a precariedade do saneamento ambiental e de outros fatores socioeconômicos do município.

Os parâmetros e diretrizes propostas pelo PD podem ser observados no Anexo A. O Quadro 3 apresenta uma síntese, mas destaca-se que apenas as zonas compreendidas pela área de estudo foram inseridas.

QUADRO 3 - Síntese dos parâmetros urbanísticos municipais por zona definida no PD.

Zona de Alta Densidade - ZAD		
Diretrizes	Gabarito (pavimentos)	Taxa de Ocupação (%)
Requalificar os padrões urbanos; indução ao remembramento e desadensamento	Térreo + 1	35
Zona de Baixa Densidade - ZBD		
Diretrizes	Gabarito (pavimentos)	Taxa de Ocupação (%)
Recuperar e preservar padrões de área de veraneio	Térreo + 1	20
Zona de Transição - ZT		
Diretrizes	Gabarito (pavimentos)	Taxa de Ocupação (%)

Inibir e desacelerar ocupação	Térreo + 1	20
Zona Especial de Centro – ZEC		
Diretrizes	Gabarito (pavimentos)	Taxa de Ocupação (%)
Regularizar a ocupação; Consolidar como área de residência fixa	Térreo + 1 Pilotis + 3	35
Zona Especial de Interesse Histórico-Cultural - ZEIHC		
Diretrizes	Gabarito (pavimentos)	Taxa de Ocupação (%)
Recuperar os padrões tipológicos do sítio.	-	-
Faixa de Proteção da Orla		
Diretrizes	Gabarito (pavimentos)	Taxa de Ocupação (%)
Promover a requalificação das áreas litorâneas; Assegurar a proteção das faixas de praia	-	-

FONTE: ILHA DE ITAMARACÁ, 2007. Elaborado pela autora, 2017.

Observa-se que existe uma preocupação com os padrões de ocupação, com uma maior restrição na ZBD e na ZT. As áreas da ZEIHC e da Faixa de Proteção da Orla não têm especificações quanto aos gabaritos e demais taxas, o que é interessante haja vista serem áreas com tendência à ocupação desordenada e oriunda das práticas de turismo e lazer.

3.4 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO

Embora se reconheça que os agentes produtores do espaço urbano na Ilha de Itamaracá são diversos e se transformaram ao longo do tempo, serão abordados nesta pesquisa os mais representativos: o Estado (que tem meios tanto para a regulamentação quanto para a indução da valorização do espaço), o mercado imobiliário, que através da consolidação do turismo de segunda residência proporcionou mudanças significativas no espaço e na sua relação com as pessoas que o ocupam, e o morador, que na figura dos pescadores e demais trabalhadores que se utilizam das praias estão inseridos na dinâmica socioespacial deste setor.

Por ser, historicamente, produzido sob a lógica capitalista do mercado e legitimado pelo Estado através de um arcabouço jurídico que reforça o caráter elitista dos processos de uso e ocupação, o espaço urbano apresenta conflitos entre agentes em diversas escalas (BARBOSA, 2005).

O mercado imobiliário, que atua em nome do capital privado, possui grande força de articulação e participação nas políticas públicas, enquanto os trabalhadores, por intermédio de entidades e movimentos, possuem pouco poder de articulação. Já os

trabalhadores se organizam para reivindicações locais e não possuem projeto para a cidade, nem mesmo para a parcela da cidade que ocupam (TIBO, 2011, p.45).

A análise sobre a dinâmica dos agentes produtores do espaço urbano na Ilha de Itamaracá revela uma grande complexidade, que se dá através de relações estreitas. Podem-se mencionar os conflitos existentes entre os pescadores tradicionais e os proprietários de veículos náuticos, que disputam território e explicitam as relações de poder contidas neste contexto (CPRH, 2010a). Embora cada agente produtor tenha sua própria lógica de atuação, estes estão sempre conectados pelo sistema econômico vigente, interferindo ou colaborando entre si. Neste contexto, é importante observar existem grandes diferenças no modo de (re)produção do espaço ao longo da orla marítima da cidade, evidenciando o tratamento dado a estas áreas pelo Estado enquanto agente produtor.

Embora se reconheça que não há espaços homogêneos, “sobretudo na escala das cidades” (VASCONCELOS, 2013, p.18), nota-se uma diferença na atuação do Estado e dos agentes imobiliários nas áreas com maior potencial de acumulação. Na ilha esta influência maior está ao norte do Rio Jaguaribe, aonde ainda se observa uma grande quantidade de terrenos disponíveis para a reprodução do capital, seja através da configuração de loteamentos e condomínios ou de grandes equipamentos. No restante da ilha, por mais que receba a influência direta de outros agentes, as transformações se dão mais sob a lógica do morador, que se utiliza de invasões da faixa de areia para trabalho e moradia, por exemplo. Assim, a representação do norte da ilha como espaço de maior status se faz importante para alguns dos agentes:

Os proprietários de terras atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente uso comercial ou residencial de status. Estão particularmente interessados na conversão de terra rural em urbana, ou seja, tem interesse na expansão do espaço da cidade na medida em que a terra urbana é mais valorizada que a rural. Isto significa que estão fundamentalmente interessados no valor de troca da terra e não no seu valor de uso (CORRÊA, 1989, p.16).

Por seu poder sobre os agentes menos representativos, os proprietários fundiários podem pressionar o Estado para que obtenha vantagens para a área de suas propriedades, como permissões na lei de uso e ocupação ou zoneamento urbano, através de processos que não necessariamente beneficiarão todos os demais proprietários, principalmente se estes forem pequenos (CORRÊA, 1989).

Em determinados casos, estes proprietários atuam fazendo o caminho inverso, se utilizando de grandes áreas para a implantação de bairros e condomínios para, assim,

conseguir junto ao Estado benfeitorias e infraestrutura pública. Na área de estudo observam-se inúmeras placas anunciando a venda de grandes terrenos, com potencial para a construção de loteamentos, mesmo em áreas sem atendimento de transporte, sem iluminação, asfaltamento ou quaisquer outros serviços importantes na configuração de um espaço urbanizado.

FIGURA 18 - Anúncios na parte norte da Ilha de Itamaracá.



FONTE: A autora, 2017.

Os proprietários de terras bem localizadas, valorizadas por amenidades físicas, como o mar, lagoa, sol, sal, verde, etc., agem pressionando o Estado visando à instalação da infraestrutura urbana ou obtendo créditos bancários para eles próprios instalarem a infraestrutura. Tais investimentos valorizam a terra que anteriormente fora esterilizada por um razoavelmente longo período de anos. Campanhas publicitárias exaltando as qualidades da área são realizadas, ao mesmo tempo em que o preço da terra sobe constantemente (CORRÊA, 1989, p.18).

A supervalorização de áreas consideradas nobres alimenta cada vez mais o fetiche pelo espaço, criando mais diferenças socioespaciais e legitimando os discursos da indústria imobiliária. Sendo assim, deve-se atentar para a questão do que é regular no espaço urbano considerando as diferentes necessidades de quem o compõe, de modo que as particularidades sejam inseridas no contexto da cidade, com a diminuição dos espaços de autossegregação e exceção.

Acerca dos discursos utilizados pelo mercado para a venda das amenidades naturais enquanto produto pode-se dizer que a apropriação de elementos como o verde e a praia é recorrente em municípios litorâneos (DANTAS, 2009). Assim, trata-se a natureza como um atributo de valor (ainda que se saiba que esta não resultou do trabalho humano e não é exatamente uma mercadoria), funcionando como fator de atração no processo de produção das cidades (BARBOSA, 2005).

3.4.1 A importância do turismo e lazer para a dinâmica municipal

A atividade turística se consolidou sobremaneira a partir da segunda guerra mundial e é, atualmente, um forte indutor de desenvolvimento social e econômico. Uma das justificativas para tal é que o turismo, quando bem planejado e instituído, proporciona possibilidades de emprego e renda em vários setores, além de funcionar como estímulo para investimentos em infraestrutura pública (COSTA, 2012).

As repercussões do turismo também ocorrem espacialmente, haja vista as transformações que uma grande quantidade de pessoas pode ocasionar, por exemplo. Mas estas repercussões podem representar impactos muito negativos, principalmente no tocante à sazonalidade caso a economia local gire apenas em torno desta atividade.

Do ponto de vista cultural, os lugares que têm no turismo sua base de vida, também sofrem uma grande sazonalidade. Entendemos aqui a sazonalidade no sentido de que um lugar pode ser considerado o mais exclusivo, novo, divertido em um determinado momento histórico e em outro, ser deixado de lado, perder atratividade, e mesmo o movimento inverso. Isso ocorre devido a diversos fatores, mas que estão ligados principalmente à importância que é dada àqueles lugares como os principais centros de turismo do momento, que devem ser conhecidos por todos aqueles viajantes que se consideram na *avant premiere* do mundo. Ou seja, a produção, divulgação, venda e consumo dos lugares está ligada a uma temporalidade que é efêmera (SILVA, 2012, p.53).

A Ilha de Itamaracá sofreu um processo relacionado à sazonalidade, mas em uma escala maior que apenas a maior visitação em determinada estação. Quando Porto de Galinhas passou a figurar como a “melhor praia do Brasil”, a ilha perdeu sua atratividade nos fins de semana e férias da RMR (BRAGA, 2003). Isto ocorreu porque os padrões sociais e de mercado que davam a Ilha de Itamaracá um significado interessante no contexto turístico mudaram quando outro destino passou a oferecer outras opções e outra simbologia.

O turismo tem representado de forma substancial o movimento em busca do novo, característico da modernidade, na constante procura por novos lugares e culturas a consumir. Destaca-se na economia capitalista e seu crescente desenvolvimento tem proporcionado resultados econômicos atrativos, somados, é claro, a processos desenvolvidos a partir de sua inserção nos espaços em que se realiza, como alterações em dinâmicas socioculturais, na produção do espaço e nos significados de lugares e paisagens (COSTA, 2012, p.152).

O turismo é um elemento importante para a produção, reprodução e consumo do espaço litorâneo brasileiro por sua força na impressão de marcas e sentidos que impulsionam novos usos e dinâmicas. Desta forma, a criação de simulacros pelo turismo pode engendrar novas relações sociais (COSTA, 2012).

O potencial turístico da Ilha de Itamaracá perpassa os elementos naturais, históricos e culturais. Apesar disto, os equipamentos voltados para a atividade, como meios de hospedagem e restaurantes, não configuram um atrativo do fluxo de turistas (ILHA DE ITAMARACÁ, 2006). A Tabela 3 apresenta os meios de hospedagem do município cadastrados no Cadastur, comparando-os com do município de Goiana, vizinho à Ilha de Itamaracá. Destaca-se que os demais municípios vizinhos, Igarassu e Itapissuma, não possuem meios de hospedagem cadastrados.

TABELA 3 - Meios de hospedagem cadastrados na Ilha de Itamaracá e municípios vizinhos.

Município	Tipo de meio de hospedagem	Total de leitos	Total de unidades habitacionais - UHS
Goiana	Pousada	45	23
		60	30
	Hotel	48	20
Ilha de Itamaracá	Hotel	346	100
		99	33

FONTE: Elaborado pela autora com dados do Cadastur, 2018.

O Cadastur é o sistema de cadastro do Ministério do Turismo para pessoas físicas e jurídicas que atuem no setor e é obrigatório para as seguintes atividades como agências de turismo e meios de hospedagem (Lei nº 11.771/08). Nota-se que embora tenha inclinação ao turismo, Ilha de Itamaracá conta com apenas 2 hotéis cadastrados. Apesar disso, em busca exploratória¹⁰ verificou-se a oferta de 7 pousadas e 1 outro hotel.

Em 2012 foi elaborado pela Empresa de Turismo de Pernambuco - EMPETUR um plano para a criação de um polo turístico na ilha, com a remoção das três unidades prisionais localizadas no município. Esperava-se comportar resorts, restaurantes e serviços com a intenção de que o município voltasse a ser “destaque como destino turístico de “sol e mar” no Estado de Pernambuco, recebendo maior atenção por parte do Governo com mais projetos de revitalização e desenvolvimento” (ILHA DE ITAMARACÁ, 2006). Este plano não foi executado e a dotação turística mais forte é a de segunda residência.

Segundo Castilho (2012), o turismo tem influenciado na modificação dos espaços no município impulsionando o mercado imobiliário que, por consequência, tem elevado os

¹⁰ Pesquisa realizada no site Booking, especializado em reservas, no dia 29 de janeiro de 2018.

preços dos terrenos e moradores locais são relegados a se afastarem da praia onde o valor dos imóveis é exorbitante causando uma segregação mais acentuada nas camadas sociais.

Carvalho (2009) aponta que a especulação imobiliária elevou os preços dos terrenos na década de 2000 em média três vezes os valores que eram comercializados no início dos anos de 1990, onde um terreno com uma dimensão de 13m x 40m custava em média R\$10.000,00 passou a custar em média R\$ 30.000,00. A autora atribui este aumento ao turismo e às segundas residências.

3.4.2 Segundas residências

O fenômeno das residências secundárias é amplo e observado com muita expressividade litoral pernambucano, configurando-se como uma forma de alojamento turístico bastante recorrente.

A concentração mais expressiva de domicílios de uso ocasional em valores absolutos do estado de Pernambuco está na Ilha de Itamaracá, correspondendo a mais da metade de todas as residências, (IBGE, 2010). Entre os municípios brasileiros, Ilha de Itamaracá ocupa o 41º no Brasil (ARAÚJO, 2011). Na Tabela 4 traz-se a comparação entre os valores absolutos nos municípios litorâneos do estado.

TABELA 4 - Comparação do número de domicílios permanentes e de uso ocasional nos municípios litorâneos de Pernambuco.

MUNICÍPIO	TOTAL DE DOMICÍLIOS PERMANENTES	TOTAL DE DOMICÍLIOS DE USO OCASIONAL	PORCENTAGEM APROXIMADA DE DOMICÍLIOS DE USO OCASIONAL
Barreiros	12.515	250	2%
Cabo de Santo Agostinho	64.485	6.839	11%
Goiana	30.314	5.757	19%
Igarassu	29695	1.097	4%
Ilha de Itamaracá	16.970	10.308	61%
Ipojuca	29.018	4.507	15%
Itapissuma	7.060	111	2%
Jaboatão dos Guararapes	215.795	3.408	2%
Olinda	124.628	1.440	1%
Paulista	107.037	4.830	5%

Recife	515.100	9.094	2%
São José da Coroa Grande	8.082	2.306	29%
Sirinhaém	11.458	757	7%
Tamandaré	11.394	5.168	45%

FONTE: IBGE - Sinopse do censo demográfico, 2010. Organizada pela autora, 2017.

A porcentagem de domicílios de uso ocasional apresentada na tabela anterior segue a metodologia proposta por Tulik (2001). A autora observa que “a utilização exclusiva de valores absolutos tem-se revelado insuficiente e inadequada para avaliar a expressividade do fato em determinadas situações” (p.10). Desta forma, a autora propõe uma classificação com os índices incipiente (até 5%), fraco (5,1 a 10%), médio (10,1 a 20%), forte (20,1 a 40%) e excepcional (acima de 40,1) para avaliação dos municípios em relação às suas residências secundárias.

Nota-se que os únicos municípios litorâneos de Pernambuco que apresentam índice excepcional são Tamandaré e Ilha de Itamaracá, cuja porcentagem é muito superior aos demais.

Os dados referentes às segundas residências são contabilizados pelo IBGE desde a década de 1990, sob a classificação de “domicílios particulares de uso ocasional”. Sua importância se dá na compreensão da configuração urbana de municípios com potencial turístico, visto que sua existência concorre com outros meios de hospedagem no uso e ocupação do solo, além da possibilidade de associação com hotéis na consolidação de empreendimentos mistos. A relação das pessoas com este tipo de ocupação é diferente se comparada aos equipamentos mais tradicionais de hospedagem, pois, nestes, os turistas guardam uma relação de maior proximidade, apesar de manter residência fixa em outro lugar (ARAÚJO, 2011).

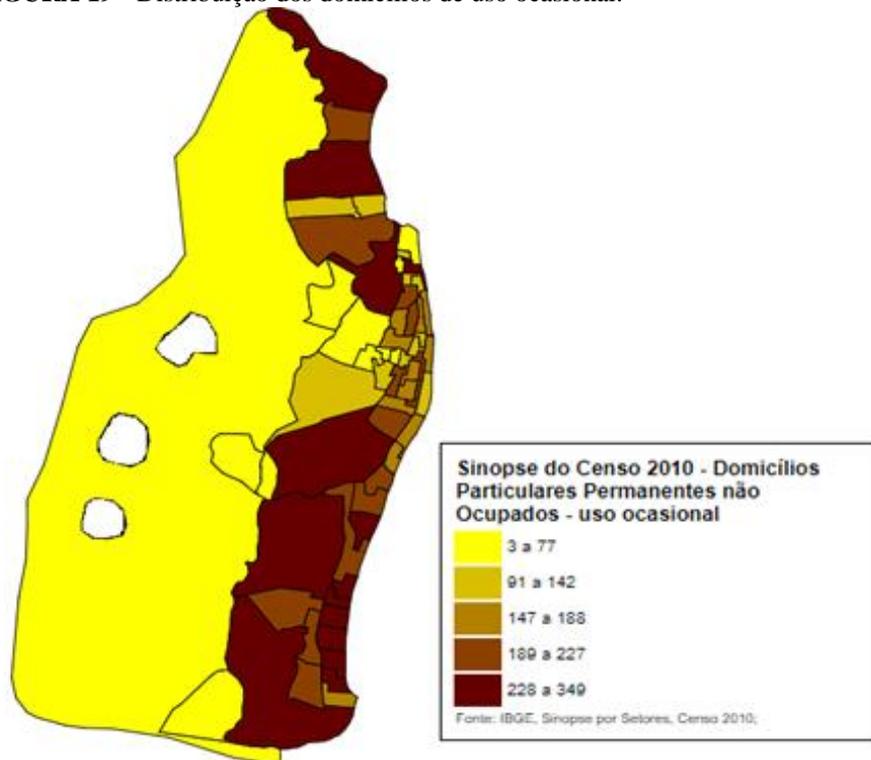
Se de um lado o turismo de hotelaria estabelece relações mais fugidas com o território e requer menos espaço (como no caso da hotelaria vertical que frequentemente aproveita a infraestrutura instalada e tem o estado como incentivador fiscal e financeiro para sua locação); de outro, as segundas residências não raras vezes atuam como elemento indutor do processo de urbanização, apresentando íntima associação com o mercado imobiliário (CRUZ, 2007, p.65).

Elencando-se que um dos agentes mais fortes na consolidação da ocupação do espaço é o imobiliário e que o litoral tem vantagem locacional na escolha do uso do solo (MORAES, 1999), pode-se considerar que grandes centros urbanos atuam como geradores de emissividade, enviando seus turistas ocasionais para áreas de receptividade (TULIK, 2001).

Assim, a proximidade com o Recife pode ajudar a justificar a existência de tantas unidades de segunda residência na Ilha de Itamaracá.

As áreas com maior incidência deste tipo de residência são as da orla marítima, com destaque para o extremo norte (Pontal da Ilha), aonde se localizam condomínios destinados para este fim. A Figura 19 apresenta a distribuição das residências de uso ocasional no município.

FIGURA 19 - Distribuição dos domicílios de uso ocasional.



FONTE: IBGE, 2017.

A expansão urbana da orla e a consolidação do padrão de ocupação das segundas residências ocasionam alguns problemas na área de estudo. Um deles é que, apesar de necessitarem de melhorias na infraestrutura urbana e nos serviços públicos, esta modalidade representa uma grande parcela da inadimplência no pagamento do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU da cidade (ASSIS, 2001b). Em 2006 o número de inadimplentes chegava a 75% de acordo com o Diagnóstico do Plano Diretor (p.17). A grande incidência de segundas residências observada no norte da ilha tem incentivo, inclusive, do próprio Plano Diretor municipal, que estabelece como diretriz o “uso do litoral ao norte do rio Jaguaribe para a consolidação do turismo de segunda residência e implantação de meios de hospedagem de pequeno porte e pousadas de charme” (ILHA DE ITAMARACÁ, 2007, p.7).

Em diversos trechos da orla notam-se residências avançando sobre a faixa de areia, privilegiando o uso particular de um bem de uso comum. Em outros, observa-se a criação de barreiras para impedir o acesso à praia, transformando-as em espaços restritos e particulares, conforme se observa na Figura 20 abaixo. Esta configuração remete ao conceito de autoss segregação espacial, que de acordo com a definição de Vasconcelos (2013), é uma forma de agrupamento cujo objetivo é juntar os semelhantes e excluir os indesejáveis. Segundo o autor, tal comportamento pode ser observado em diferentes escalas nas cidades, caracterizando-se pela ruptura do tecido urbano através da criação de obstáculos à livre circulação, como muros nas praias e portões em conjuntos habitacionais.

FIGURA 20 - Residência de uso ocasional avançando sobre a areia.



FONTE: CPRH, 2010a.

A população flutuante traz ainda questões relacionadas aos hábitos e relações de trabalho. A análise de dados do IBGE para a população economicamente ativa de acordo com o setor de atividade indica mudanças consideráveis desde a década de 1970, quando o turismo de segunda residência se consolidou na Ilha de Itamaracá. Em levantamento feito por Assis¹¹ (2001a), entre os anos de 1970 e 1991 houve um aumento de 33, 4% no número de trabalhadores no setor terciário itamaracaense, representando “acelerado processo de urbanização via turismo e [...] abandono das atividades tradicionais voltadas para subsistência” (p.129).

No entanto, padrão semelhante vem reproduzindo-se em muitas cidades litorâneas brasileiras, demonstrado, em muitos casos, que os moradores nativos não conseguem engajar-se no setor terciário devido à desqualificação e ficam marginalizados em empregos temporários ou subempregos na construção civil,

¹¹ A pesquisa feita pelo autor considerou dados dos Censos Demográficos dos anos de 1970, 1980 e 1991.

como caseiros ou vigias das residências secundárias, como domésticas de fins de semana e temporadas de férias (ASSIS, 2001a, p.129).

Para Hoogendoom e Visser (2004) fatores como o aumento no preço dos imóveis, limitações de mobilidade residencial de propriedade, degradação ambiental, mudanças de usos e segregação residencial devem ser considerados como reflexos do turismo de segunda residência, e, por sua força na área de estudo, relacionam-se diretamente com muitos dos conflitos sociais e espaciais existentes.

Segundo Pereira (2014), análise das repercussões das segundas residências não deve considerar apenas quanto ao uso, mas também quanto à forma e temporalidade de utilização. Entre as tipologias observadas na área de estudo destacam-se as unidades em condomínios, localizadas principalmente na parte norte do município. Muitas destas unidades são exclusivas para locação, funcionando tanto como casas para fins de semana quanto para períodos maiores. Em pesquisa exploratória¹² foram identificados 5 condomínios e 3 privês voltados para as práticas de veraneio e segunda residência.

Este capítulo trouxe uma aproximação com o objeto de estudo, apresentando as características sócio espaciais mais caras para a discussão proposta. Compreende-se que o município, um dos mais desiguais da RMR no contexto do IDHM, tem como potencialidade sua dotação para o turismo e lazer. Entretanto, por suas deficiências estruturais estas atividades não têm a mesma consolidação que se apresenta em municípios do litoral sul de Pernambuco. Entende-se, ainda, que o processo de valorização do solo litorâneo, particularmente dos terrenos à beira-mar, contribui para que estes sejam cada vez mais considerados raridades no contexto urbano. Esta característica pode, juntamente com a atividade de outros agentes, impulsionar situações de irregularidade na orla marítima.

¹² Pesquisa realizada no site Booking, especializado em reservas, no dia 17 de janeiro de 2018.

4 ORLA MARÍTIMA COMO ESPAÇO DE IRREGULARIDADES

Discutir a irregularidade no espaço urbano remete ao não cumprimento de normas estabelecidas, neste caso legislações ou instrumentos de controle urbanístico. Por ser notadamente uma área com forte valor simbólico, a apropriação da praia é recorrente no litoral do Brasil, ainda que isto infrinja leis e se sobreponha à característica de uso comum.

Neste sentido, Cardoso (2003) pontua que “definir a irregularidade pressupõe uma classificação ou uma tipologia que permita orientar a análise, levando-se em conta as diferenças significativas entre as formas de irregularidade encontradas” (p.11). Assim, o autor classifica os tipos de irregularidade mais comuns no espaço urbano:

- A irregularidade da propriedade da terra ou do imóvel como resultado de processos de ocupação de terra ou de ocupação de imóveis construídos;
- A irregularidade parcial ou inadequação da documentação de propriedade existente que não configure processos de ocupação, mas que apresentam problemas de registro ou assemelhados;
- A irregularidade de processos de produção de loteamentos (diferenciando-se os clandestinos – aqueles que não contam com processo de licenciamento na Prefeitura; e irregulares – aqueles que apresentam problemas na tramitação do processo de licenciamento sem conclusão efetiva);
- A irregularidade da edificação, por sua inadequação à legislação urbanística (e que também pode ser diferenciada entre edificações clandestinas – aquelas que não contam com processo de licenciamento na Prefeitura; e irregulares – aquelas que apresentam problemas na tramitação do processo de licenciamento sem conclusão efetiva);
- Um outro tipo, complementar, refere-se aos casos de superposição dos diferentes tipos de irregularidade, fundiárias e edilícias.

Esta classificação aponta que a diversidade de situações pode ter repercussões diferentes no espaço. Isto se explica pelo fato de que enquanto algumas irregularidades se relacionam à melhoria do controle urbanístico, outras se caracterizam como problemas urbanos ou sociais (CARDOSO, 2003).

Segundo Santos (1996), o espaço urbano, por ser socialmente produzido, não pode ser analisado desconsiderando o modo capitalista de produção, compreendendo-se então que a produção da irregularidade urbana também é fomentada por esse sistema.

Deve-se considerar, ainda, que parte das situações de irregularidade vem do processo de crescimento além da capacidade de ordenamento, fomentado no litoral por questões como a valorização do espaço e a especulação imobiliária. Os condomínios e demais equipamentos voltados para o turismo e o lazer, por exemplo, se espalham pelos municípios costeiros, com forte viés da lógica de reprodução capitalista do espaço. A própria existência deste tipo de

equipamento em áreas de uso comum do povo, que deveriam atender ao princípio de função social da terra configura-se como uma forma de irregularidade.

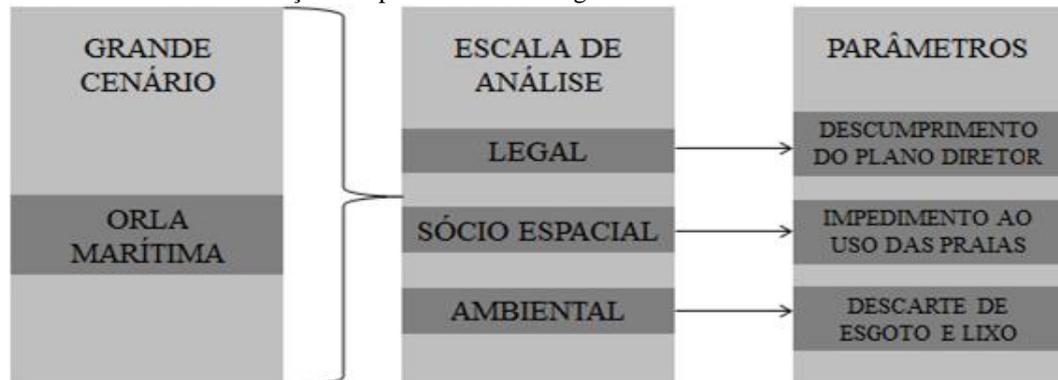
Assim, espaços exclusivos que são considerados legais pelo ponto de vista da aplicação da legislação urbana possuem diferenciação no valor da terra urbana. Com isso, é fácil perceber que a exclusividade das terras legais é fator favorável para a indústria imobiliária, uma vez que é possível conseguir preços mais lucrativos com propriedades formalmente aprovadas perante o Poder Público (TIBO, 2011, p. 44).

Considerando, portanto, que irregularidade aqui se refere às situações em que há o descumprimento de legislação urbanística e impedimento ao uso regular do espaço das praias, estabeleceu-se parâmetros para classificar as situações observadas na Ilha de Itamaracá. Por ser o principal instrumento de ordenamento territorial do município, são consideradas irregulares as ocorrências que descumpram suas diretrizes e parâmetros do PD (Lei 1.050/2007). Acerca do impedimento ao uso, são consideradas as ocorrências que, de alguma forma, tragam prejuízo ao desfrute da praia enquanto área de uso comum. São considerados, ainda, os prejuízos ambientais destas ocorrências.

Desta forma, há ocorrência que contempla os 3 aspectos pré-determinados, enquanto outras contemplam apenas 1 ou 2. Assim, volta-se à discussão sobre o conceito de escala associado ao nível de impacto destas ocorrências, voltando-se para a contribuição de Smith (1988) sobre análise de cenários. Aqui se considera como pequeno cenário as praias em que se encontram as ocorrências, enquanto o grande cenário é compreendido como todo o município.

4.1 IDENTIFICAÇÃO DAS SITUAÇÕES DE IRREGULARIDADE

Para a identificação das situações foi realizado levantamento in loco com visitas realizadas em 2016 e 2017. Os dados obtidos destas oportunidades foram comparados às fotos aéreas e terrestres fornecidas pela CPRH, que datavam de 2013 e 2014, bem como através da identificação de cada ocorrência através de imagens do Google Earth. Buscou-se cobrir a totalidade da orla, percorrendo as praias e registrando, através de fotos, quais eram os elementos que se destacavam como irregulares a partir dos parâmetros estabelecidos anteriormente destacados.

FIGURA 21 - Sistematização dos parâmetros de irregularidade.

FONTE: Elaborado pela autora, 2018.

A sistematização destas situações permite a visualização dos tipos de edificações ou intervenções presentes na área *non aedificandi*, considerando ainda seus impactos para o ambiente e para a utilização das praias. Segundo a CPRH (2014) sistematizar e elaborar cartografias com este tipo de informação permite não só a definição de tipologias espaciais da orla, mas, também, permite a definição de ações específicas para resolver possíveis problemas. O Quadro 4 apresenta a síntese dos parâmetros definidos para a classificação das ocorrências. Foram considerados os aspectos mais evidentes, de acordo com os aspectos abordados ao longo de toda a pesquisa, mas sabe-se que outras repercussões podem ser apontadas e analisadas em outras escalas.

QUADRO 4 - Parâmetros selecionados para a classificação das situações de irregularidade.

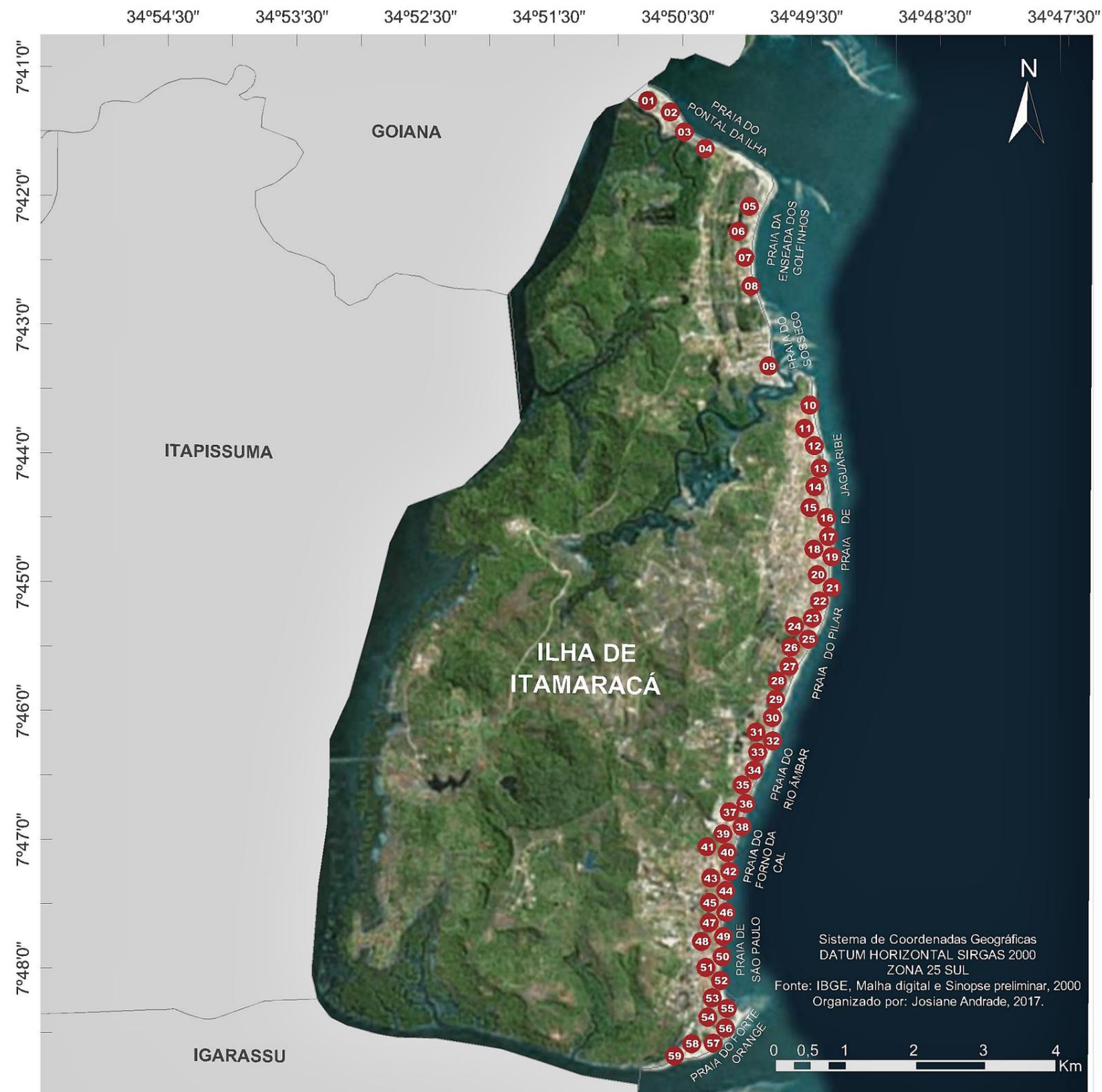
PARÂMETRO		SÍNTESE DOS ELEMENTOS CONSIDERADOS
1	Descumprimento da legislação urbanística vigente	Não conformidade com os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor Municipal (Lei n.º 1.050/2007) e com o PEGC (Lei n.º 4.258/2010)
2	Incômodos ao desfrute da praia enquanto espaço público de lazer	Construções em áreas que impeçam ou atrapalhem a circulação de pessoas pelas praias do município, tais como: bares, barracas, residências, cercas, muros, rampas e decks.
3	Prejuízos físico-naturais	Despejo de esgoto sem tratamento diretamente nos corpos d'água ou no mar; depósito de lixo nas faixas de areia.

FONTE: Elaborado pela autora, 2017.

O primeiro parâmetro foi selecionado por se compreender que as leis urbanas são importantes para a configuração dos espaços da cidade, sejam estes privados ou públicos. O

PD destaca-se na esfera municipal por se inserir na lógica do ordenamento territorial através de suas diretrizes e instrumentos, mas utiliza-se também o PEGC por se compreender que a gestão das praias ultrapassa a escala do município. A seleção do segundo parâmetro justifica-se pela questão do entendimento das praias como bens de uso comum do povo, com acesso livre e possibilidade de utilização equitativa, independente da classe social e da propriedade de terrenos de frente ao mar. Este parâmetro é complementado pelo terceiro, que apresenta o despejo de esgoto e o descarte inadequado de lixo nas faixas de areia como reflexos das ocupações existentes nestas e da ausência de infraestrutura ofertada pelo município. Foram encontradas 59 ocorrências ao longo da orla, conforme apresenta a Figura 22 a seguir.

FIGURA 22 - Situações de irregularidade observadas na Ilha de Itamaracá.



1. Existência de quiosques padronizados para lazer
2. Avanço de cercas
3. Avanço de cercas
4. Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados
5. Existência de comércio em alvenaria
6. Avanço de muro e escadas
7. Residências
8. Condomínio fechado para segunda residência com avanço de rampa
9. Existência de comércio em alvenaria inativo
10. Despejo de esgoto sem tratamento diretamente no oceano
11. Existência de comércios em madeira e alvenaria
12. Despejo de esgoto sem tratamento diretamente no oceano
13. Comércios em alvenaria e madeira
14. Despejo de esgoto sem tratamento diretamente no oceano
15. Residência
16. Avanço de muro, área de lazer e escadas
17. Avanço de muro e escadas
18. Avanço de muro e guarda de embarcação
19. Existência de barraca de comércio em alvenaria
20. Descarte inadequado de lixo
21. Existência de comércio em madeira e área para guarda de embarcação
22. Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados
23. Existência de barracas de comércio em madeira e alvenaria
24. Existência de barracas de comércio em madeira e alvenaria
25. Existência de barracas de comércio em madeira e alvenaria
26. Existência de barracas de comércio em madeira e alvenaria
27. Avanço de cerca
28. Existência de barracas de comércio em madeira e alvenaria
29. Avanço de muro com característica de contenção
30. Avanço de muro e área de lazer
31. Existência de barracas de comércio em madeira e alvenaria
32. Avanço de muro e área de lazer
33. Iate Clube de Itamaracá
34. Existência de barracas de comércio em madeira e alvenaria
35. Avanço de muro e área de lazer
36. Avanço de muro e área de lazer
37. Avanço de muro e escadas
38. Avanço de muros
39. Avanço de muros
40. Área de lazer de edificação
41. Avanço de muro e área de lazer
42. Despejo de esgoto sem tratamento diretamente no oceano
43. Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados
44. Avanço de muro e área de lazer
45. Avanço de muros
46. Avanço de muros
47. Comércio em alvenaria
48. Descarte inadequado de lixo
49. Avanço de muro
50. Avanço de muro
51. Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados
52. Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados
53. Avanço de muro
54. Avanço de muro com característica de contenção
55. Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados
56. Forte Orange
57. Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados
58. Existência de deck
59. Edificação

FONTE: Elaborado pela autora, 2017.

Entre as situações observadas, a mais recorrente foi a construção em faixa de areia, seja de edificações ou de cercas e muros. Compreende-se que este tipo de ocorrência se relaciona diretamente com a segregação espacial, particularmente nos casos em que a intervenção impossibilita o acesso das pessoas a estas áreas. Com exceção do Forte Orange, que é um edifício histórico e cuja função, à época de sua construção, exigia que sua localização fosse limitante com o mar, percebe-se uma tendência à privatização e apropriação do espaço público em toda a extensão da orla.

Silva (2015) destaca que as edificações que avançam a Linha de Preamar Máxima – LPM podem provocar descontinuidade no perfil morfológico da praia, dificultando o trânsito das pessoas ou dificultando o uso durante a maré alta. Além disso, o autor pontua que as obras que conseguem se fixar à LPM, aqui compreendidas como as de contenção, podem se projetar sobre o estirâncio, “diminuindo a largura do bem público diretamente, pela simples superposição à areia, e indiretamente, na medida em que são capazes de desencadear processos erosivos em suas adjacências” (p.152). Nota-se, assim, que uma construção feita para contenção erosiva pode repercutir de diferentes formas na dinâmica que se analisa nesta pesquisa.

Observou-se que muitas das situações contemplavam mais de um dos parâmetros selecionados para análise. Entende-se, portanto, que suas repercussões são variáveis, voltando-se ao uso da escala para classificação das irregularidades.

4.2 IRREGULARIDADE ESCALAR

Segundo Harvey (1980), para compreender as escalas geográficas deve-se tratar das relações entre os processos sociais e as formas espaciais visto que, separá-las é problemático para a análise. Para Smith (1988) a construção da escala é um processo social, sendo ela produzida através da atividade societária, que por sua vez é produzida pelas estruturas geográficas de interação social.

Entende-se que ao considerar que a escala espacial é também escala de ação, é muito difícil especificar quando esta toma proporções superiores, com repercussões regionais ou até maiores (ZIONI *et. al.*, 2007). Assim, processos associados à escala local podem se articular com outros, aumentando sua abrangência e definindo novos limites para as ações realizadas naquele espaço.

As situações observadas na área estudo têm escalas diferentes ao se considerar suas repercussões e abrangência. Chamam-se, aqui, de irregularidades escalares, pois se leva em consideração que umas têm maior “força” e influência que outras no contexto urbano da orla marítima do município. Para exemplificar o grau de repercussão das ocorrências identificadas optou-se por se utilizar um Mapa de Kernel. Este método, utilizado para estimar densidades através da suavização, tem como objetivo a identificação de hotspots¹³ na área analisada.

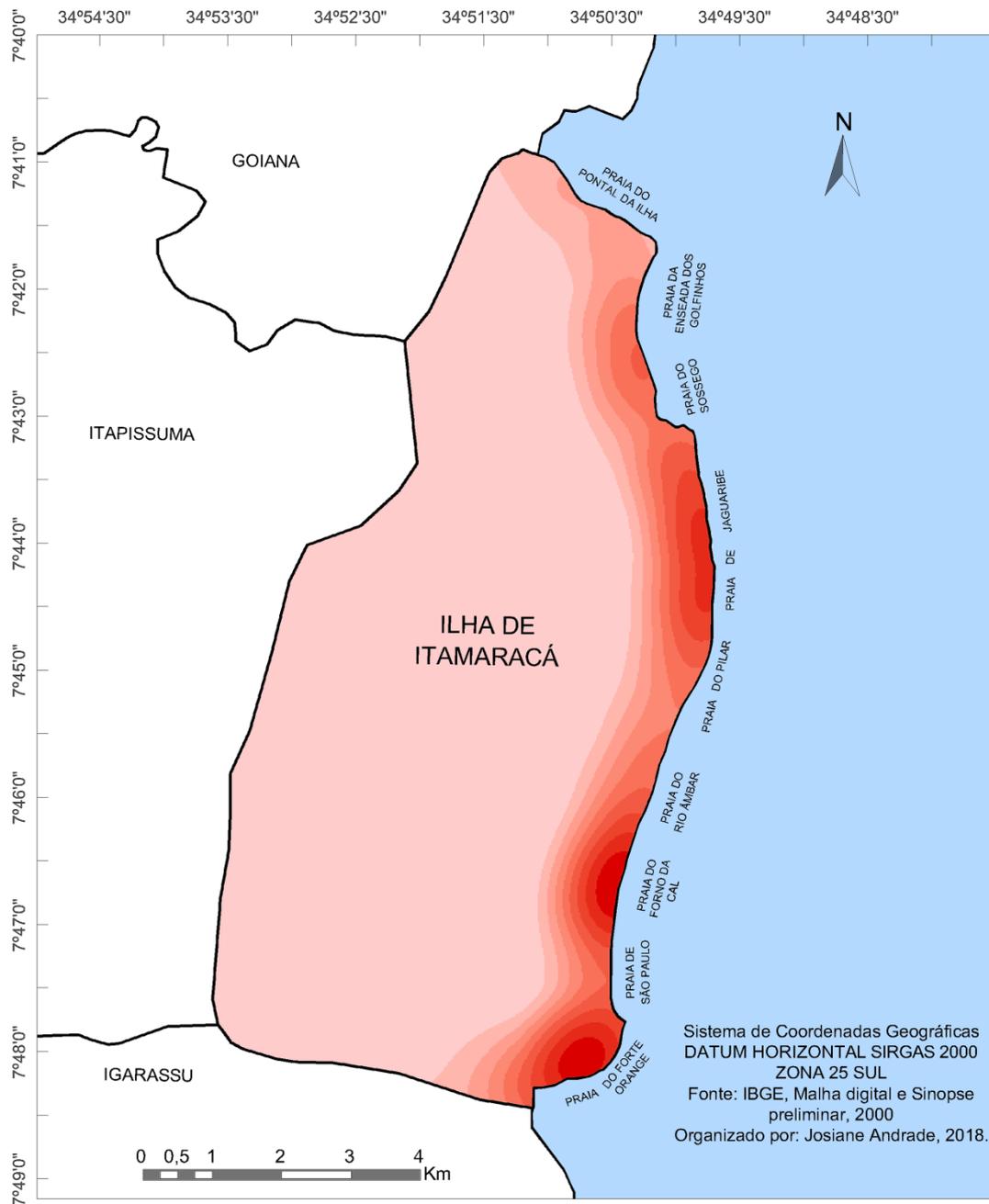
Este tipo de caracterização é importante para especializar uma grande quantidade de pontos, funcionando como uma “alternativa geográfica à análise do comportamento de padrões” (GEODUC, 2015, s.p.). Neste método, as observações são ponderadas pela distância em relação a um valor central. Desta forma, o resultado de um Mapa de Kernel é uma visão geral da intensidade do processo em toda a área selecionada, funcionando com uma gradiente.

Para a elaboração¹⁴ utilizou-se a localização apresentada na Figura 23, que, ao se interpolar com a área do município, apresenta a gradação de cor de acordo com a distância dos pontos selecionados.

¹³ “Ponto quente” em tradução livre, este termo costuma ser utilizado na biologia para determinar locais que concentrem grande biodiversidade. Aqui se utiliza no sentido de identificar quais são as áreas em que se concentram a maior quantidade de ocorrências de irregularidade.

¹⁴ Utilizou-se o software ArcGIS para a elaboração.

FIGURA 23 - Densidade das ocorrências de irregularidade.



FONTE: Elaborado pela autora, 2018.

Para compreender quais são os parâmetros contemplados pelas situações observadas na área de estudo, apresenta-se o Quadro 5. Nele são discriminadas as ocorrências, a praia em que localizam e quais as suas repercussões.

QUADRO 5 - Classificação das ocorrências identificadas.

OCORRÊNCIA	LOCALIZAÇÃO	DESCRIÇÃO	PARÂMETRO			OCORRÊNCIA	LOCALIZAÇÃO	DESCRIÇÃO	PARÂMETRO		
			1	2	3				1	2	3
01	Pontal da Ilha	Existência de quiosques padronizados para lazer				31	Rio Âmbar	Existência de comércio em madeira e alvenaria			
02	Pontal da Ilha	Avanço de cercas				32	Rio Âmbar	Avanço de muro e área de lazer			
03	Pontal da Ilha	Avanço de cercas				33	Rio Âmbar	Edificação (Iate Clube Itamaracá)			
04	Pontal da Ilha	Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados				34	Rio Âmbar	Existência de comércio em madeira e alvenaria			
05	Golfinhos	Existência de comércio em alvenaria				35	Rio Âmbar	Avanço de muro e área de lazer			
06	Golfinhos	Avanço de muro e escadas				36	Rio Âmbar	Avanço de muro e área de lazer			
07	Golfinhos	Edificações				37	Rio Âmbar	Avanço de muro e escadas			
08	Golfinhos	Avanço de rampa				38	Forno da Cal	Avanço de muros			
09	Sossego	Existência de comércio em alvenaria inativo				39	Forno da Cal	Avanço de muros			
10	Jaguaribe	Língua negra				40	Forno da Cal	Avanço de muro e área de lazer			
11	Jaguaribe	Existência de comércios em madeira e alvenaria				41	Forno da Cal	Avanço de muro e área de lazer			
12	Jaguaribe	Língua negra				42	Forno da Cal	Língua negra			
13	Jaguaribe	Comércios em alvenaria e madeira				43	São Paulo	Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados			
14	Jaguaribe	Língua negra				44	São Paulo	Avanço de muro e área de lazer			
15	Jaguaribe	Residência				45	São Paulo	Avanço de muros			
16	Jaguaribe	Avanço de muro, área de lazer e escadas				46	São Paulo	Avanço de muros			
17	Jaguaribe	Avanço de muro e escadas				47	São Paulo	Comércio em alvenaria			
18	Jaguaribe	Avanço de muro e guarda de embarcação				48	São Paulo	Descarte inadequado de lixo			
19	Jaguaribe	Existência de comércio em alvenaria				49	São Paulo	Avanço de muro			
20	Jaguaribe	Descarte inadequado de lixo				50	São Paulo	Avanço de muro			
21	Jaguaribe	Existência de comércio em madeira e área para guarda de embarcação				51	São Paulo	Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados			
22	Pilar	Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados				52	Forte	Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados			
23	Pilar	Existência de comércio em madeira e alvenaria				53	Forte	Avanço de muro e área de lazer			
24	Pilar	Existência de comércio em madeira e alvenaria				54	Forte	Avanço de muro com característica de contenção			
25	Pilar	Existência de comércio em madeira e alvenaria				55	Forte	Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados			
26	Pilar	Existência de comércio em madeira e alvenaria				56	Forte	Forte Orange			
27	Pilar	Avanço de cerca				57	Forte	Existência de comércio em alvenaria e quiosques padronizados			
28	Pilar	Existência de comércio em madeira e alvenaria				58	Forte	Existência de deck			
29	Pilar	Avanço de muro com característica de contenção				59	Forte	Edificação			
30	Pilar	Avanço de muro e área de lazer									

FONTE: Elaborado pela autora, 2018.

4.3 SÍNTESE DAS SITUAÇÕES OBSERVADAS

A análise dos mapas e do quadro apresentados anteriormente aponta que as ocorrências variam em escala de repercussão. Alguns pontos são interessantes sobre os tipos de ocorrência e o local em que elas ocorrem.

Observa-se, por exemplo, que nas áreas onde o tipo de domicílio é predominantemente de uso ocasional as situações se relacionam mais com a apropriação do espaço da praia, como na Enseada dos Golfinhos. Já nas áreas com predomínio de domicílios de primeira residência nota-se uma recorrência dos processos mais relacionados à degradação do ambiente, como na praia de São Paulo. Relaciona-se, portanto, o tipo de irregularidade com o uso que os moradores / frequentadores têm com a área. A seguir serão apresentadas algumas das ocorrências identificadas, divididas pelo parâmetro que contemplam.

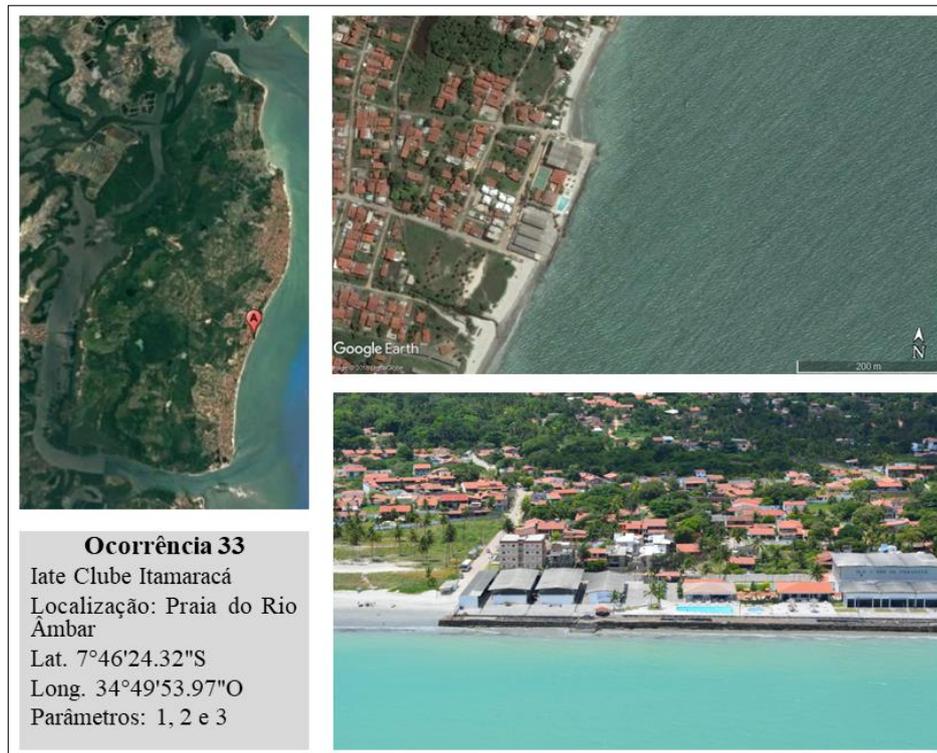
4.3.1 Descumprimento da legislação urbanística vigente

Praticamente todas as situações de irregularidade descumprem os parâmetros tanto do PD quanto do PEGC, principalmente no que se refere à função social do solo e a não ocupação das faixas de areia. O PEGC determina que:

§ 2º Para as áreas urbanizadas não será permitido qualquer tipo de instalações de novas construções, urbanização ou outra forma de utilização do solo na zona costeira, na faixa de 33 m (trinta e três metros), considerada como “*non aedificandi*”, ou valor superior a este quando comprovado em estudo técnico, medidos perpendicularmente em direção ao continente, a partir da linha de preamar máxima da sizígia atual, salvo quando determinado a maior ou a menor por legislação municipal (art. 10º, 2010).

A ocorrência 33, por exemplo, refere-se ao Iate Clube de Itamaracá. O equipamento privado localiza-se na Praia do Rio Âmbar e ocupa toda a faixa de areia em frente ao prédio. Uma questão acerca desta ocorrência é que o equipamento foi construído antes da aprovação do PD, o que figura como exceção às determinações (como taxa de ocupação), mas, de todo modo, está em desacordo com as diretrizes de uso e ocupação do solo da Faixa de Proteção da Orla, zona em que o equipamento está inserido.

Devido às suas características e localização, o Iate Clube contempla, também, os parâmetros 2 e 3. Conforme se observa na Figura 24 o espaço livre para uso comum da praia é praticamente inexistente. Além da questão socioespacial, há ainda o prejuízo às dinâmicas naturais de deposição sedimentar da praia neste trecho.

FIGURA 24 - Ocorrência 33 – Iate Clube Itamaracá.

FONTE: Google Earth, 2018. CPRH, 2014a. Organizado pela autora, 2018.

Acerca do descumprimento do PD, podem-se mencionar as diversas barracas de comércio existentes ao longo da orla. Embora seja uma forma de uso voltada ao trabalho e com cobertura pequena do solo, o PD é específico em determinar que este tipo de atividade deva ser disciplinado (art. 78) e também que ocorra “a desobstrução das vias transversais que dão acesso à praia ocupada por equipamentos de comércio informal” (art. 75). Algumas ocorrências correspondem a barracas de comércio, destacando-se o descumprimento da lei em virtude de todas funcionarem de maneira informal e em locais inadequados para este tipo de instalação.

FIGURA 25 - Ocorrência 55 – Barracas em alvenaria.

FONTE: Google Earth, 2018. CPRH, 2014a. Organizado pela autora, 2018.

A ocorrência 55 apresenta barracas em alvenaria na Praia do Forte. Embora se configure como um descumprimento das legislações considera-se que este tipo de uso não impede o desfrute da praia enquanto espaço de uso público, visto que não ocorre o cerceamento ao acesso. Entretanto, o parâmetro de prejuízo ambiental é contemplado, haja vista a não existência de instalações adequadas de saneamento e o acúmulo de lixo que a atividade proporciona na área.

4.3.2 Prejuízo ao desfrute da praia enquanto bem de uso comum

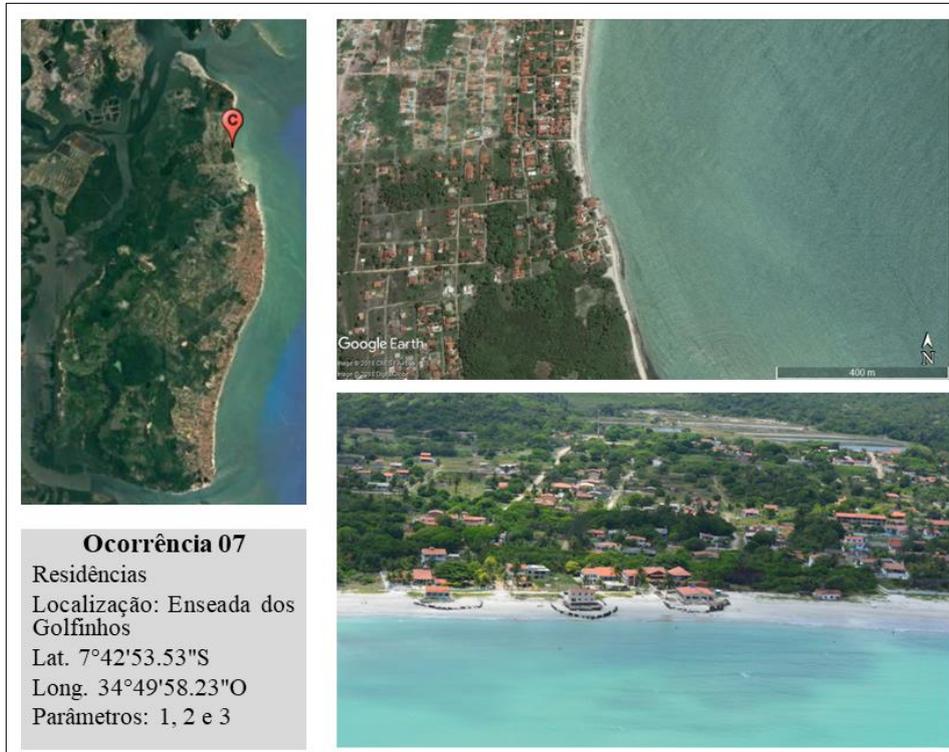
Por ser uma área valorizada de diversas formas, a ocupação da faixa litorânea tem como reflexo a apropriação de um espaço que é público e deveria ser acessível para todos. Assim, é comum observar ao longo da área de estudo bares, barracas, muros e cercas que se projetam sobre a areia e impedem o desfrute da praia.

A imprecisão nos limites das propriedades e a contínua variação nos limites das praias, pela sua mobilidade, alimentam esse conflito. Atualmente, mesmo quando a área de praia não é reivindicada como propriedade particular, é comum o prolongamento da área construída para além dos limites dos lotes oficiais, invadindo área pública (SILVA, 2015, p.65).

A ocorrência 07 exemplifica este padrão de ocupação. Neste trecho, 3 residências encontram-se sobre a faixa de areia, deslocadas da “linha de lote” e incluindo em seus limites

parte da praia. A ocorrência 53 também apresenta a privatização do espaço de praia, desta vez com a projeção de uma área de lazer sobre a areia.

FIGURA 26 - Ocorrência 07 – Residências na areia.



FONTE: Google Earth, 2018. CPRH, 2014a. Organizado pela autora, 2018.

FIGURA 27 - Ocorrência 53 – Área de lazer sobre a areia.



FONTE: Google Earth, 2018. CPRH, 2014a. Organizado pela autora, 2018.

A análise da ocupação do espaço na área de estudo pelas segundas residências demonstrou uma tendência à apropriação das praias, com repercussões diversas. Nota-se que muitas destas repercussões se associam à expansão da urbanização e do processo de especulação imobiliária (ASSIS, 2003), que promove a valorização e o desejo pelas áreas consideradas privilegiadas e raras.

Associam-se, ainda, questões relacionadas à monotonia das atividades de comércio na área, que se volta para o atendimento dos turistas e moradores eventuais, que só ocupam de fato as residências em épocas específicas do ano.

4.3.3 Prejuízos físico-naturais

O levantamento das ocorrências ao longo da orla da Ilha de Itamaracá permitiu a identificação de diversos problemas relacionados ao ambiente, como processos erosivos intensos, poluição oriunda do descarte inadequado de lixo nas praias e lançamento de esgoto sem tratamento diretamente no mar, acarretando prejuízos também econômicos devido à perda de balneabilidade das praias.

Acerca da erosão pode-se dizer que embora seja um processo natural, a intervenção antrópica pode provocar o seu aceleração e agravamento. Isto porque a existência de construções limítrofes à LPM interfere no transporte de sedimentos.

[...] se o balanço sedimentar interanual não for equilibrado, temos a instalação de processos de erosão, quando a perda de areia nos invernos não é compensada pelos ganhos nos verões, ou progradação, quando os ganhos superam as perdas (SILVA, 2015, p.142-143).

A ocorrência 09 apresenta trecho da Praia do Sossego, destacando-se a existência de um bar em alvenaria no local. Notou-se na visita de campo que este comércio não estava em funcionamento e sua estrutura estava prejudicada em virtude do processo erosivo.

FIGURA 28 - Ocorrência 09 – Bar e processo erosivo.



FONTE: Google Earth, 2018. A autora, 2017. Organizado pela autora, 2018.

O acúmulo de lixo nas praias do município também representa um prejuízo para o ambiente. A ocorrência 20 apresenta trecho da Praia de Jaguaribe com lixo acumulado sobre a areia, causando problemas, também, ao desfrute do espaço.

FIGURA 29 - Ocorrência 20 – Acúmulo de lixo na praia.



FONTE: Google Earth, 2018. JC ONLINE, 2017. Organizado pela autora, 2018.

Conforme discutido anteriormente, o problema do saneamento no município tem grandes proporções. Por não contar com atendimento suficiente e adequado, nota-se em alguns trechos que o descarte é realizado sem tratamento e diretamente no mar¹⁵. Em alguns pontos, como o da ocorrência 12, percebe-se que o esgoto atravessa a faixa de areia, causando danos ao ambiente e também ao uso da praia.

FIGURA 30 - Ocorrência 12 – Esgoto sem tratamento despejado no mar.



FONTE: Google Earth, 2018. JC ONLINE, 2017. Organizado pela autora, 2018.

Compreende-se que as ações antrópicas podem causar prejuízos ao ambiente e repercutir em diferentes escalas. A questão do esgoto nas praias da área de estudo, por exemplo, além de causar degradação e poluição ambiental, impactam na economia e na utilização destas áreas. Entretanto, não se pode exigir que este descarte seja feito de outra forma, visto que o município não oferece a estrutura necessária para acompanhar o crescimento da sua ocupação litorânea. Segundo Coriolano (2001), a urbanização desordenada pode causar, além da degradação ambiental, desestruturações irreversíveis. costas em todo o mundo, podendo trazer graves consequências ambientais e econômicas.

¹⁵ Utiliza-se no Quadro 5 o termo Língua Negra para este tipo de ocorrência. Foi necessária esta diferenciação haja vista que, devido à ausência de saneamento no município, todo o esgoto é direcionado para corpos d'água e, conseqüentemente, acaba indo para o oceano.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa analisou a configuração das situações irregulares na orla marítima da Ilha de Itamaracá e suas diferenças escalares, considerando os agentes produtores do espaço, os padrões de ocupação e suas repercussões sócio, espaciais e ambientais.

Compreendeu-se que desde a colonização do país, os espaços litorâneos tiveram uma ocupação diferente do restante do território, se consolidando como local das primeiras concentrações urbanas de grande importância no Brasil. Assim, no decorrer do tempo, os primeiros núcleos se transformaram em cidades representativas no contexto nacional, figurando, ainda hoje, como espaços de grande importância e significado.

Com a implantação de uma das primeiras vilas do país, sede de uma Capitania importante à época, a Ilha de Itamaracá teve seu processo de ocupação urbana iniciado nos primeiros anos após o descobrimento do Brasil, concentrando seus núcleos de desenvolvimento nas proximidades do mar. A consolidação da orla marítima e suas adjacências como área mais urbanizada da ilha se confirmou posteriormente, com estas características preservadas ainda hoje.

No desenvolvimento da pesquisa compreendeu-se que o processo de urbanização das praias itamaracaenses dialoga diretamente com crescimento do município. A formação dos primeiros núcleos trouxe consigo dinâmicas mais tradicionais, como a formação de vilas de pescadores e comércios para atendimento da população local, com a praia funcionando como espaço de lazer e de trabalho. O “boom” do turismo desencadeado pelas obras do Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo - PRODETUR-NE em 1990 ressignificou a ilha enquanto raridade no contexto da RMR, alçando-a a destino preferido para a prática do veraneio e turismo de segunda residência, condição que foi essencial na sua configuração urbana e na caracterização das ocupações observadas nas suas praias.

Sabe-se que, por suas especificidades ambientais, o município conta com diversas áreas não ocupáveis, como mangues, estuários e alagados. Além destes impedimentos, a existência de unidades prisionais em grandes áreas se caracteriza como outra barreira na ocupação de espaços diferentes daqueles próximos ao mar, tornando este setor o mais adensado do município.

Observou-se que existem diversas irregularidades no uso e ocupação das áreas de praia. Estas se apresentam como impedimentos no desfrute das praias enquanto bens de uso

comum, representando, em determinados locais, barreiras físicas e, também, sociais. Isto porque ao se apossar de uma faixa da praia como extensão de um imóvel particular, cria-se a aura de exclusividade, segregando parte dos possíveis usuários.

As ocupações irregulares podem representar, ainda, prejuízos ambientais diversos. Entre eles se destaca a poluição das areias e das águas, através do despejo inadequado de esgoto doméstico vários pontos, que ainda trazem o prejuízo econômico por prejudicar a balneabilidade das praias e afastar os banhistas.

Para servir aos seus moradores e turistas, é importante que os usos e ocupação da orla marítima sejam observados sobre diferentes pontos de vista, considerando, inclusive, quais os seus níveis de repercussão. Acredita-se que, através das perspectivas abordadas nesta pesquisa, foi possível compreender aspectos públicos, turísticos e ambientais que caracterizam a área de estudo, de modo a promover uma discussão sobre a importância da manutenção das infraestruturas urbanas e a garantia de livre acesso às praias da Ilha de Itamaracá.

É importante observar que existe forte pressão do agente mercado imobiliário no município, principalmente ao se observar a valorização dos imóveis a beira-mar e o aumento de equipamentos voltados para a segunda moradia, como os condomínios e privês. Associado ao Estado, na figura da Prefeitura Municipal, este agente é fundamental no estímulo e indução de novos estilos e opções de moradias, ficando evidente que o espaço urbano litorâneo é um campo simbólico e repleto de significados.

A partir dos resultados da pesquisa verificou-se que a questão da irregularidade é multiescalar, com efeitos não só na área em que se insere, mas também em todo o município. Notou-se que determinada ocorrência pode repercutir de diversas formas no espaço, provocando o interesse em se classificar para identificar quais as áreas mais afetadas por qual tipo de irregularidade.

Observou-se que estas situações variam de acordo com a dinâmica de cada praia, com prejuízos mais voltados para o ambiente nas áreas onde a ocupação é mais voltada para o trabalho e para os moradores do município. Em contraponto, as áreas com forte incidência de segundas residências apresentam irregularidades relacionadas à apropriação do espaço público em uma tentativa de autosegregação.

Atribui-se este padrão de privatização à valorização que incide sobre as áreas litorâneas, estimulando a ocupação desordenada da orla e, com ela, a inserção de elementos como muros e áreas de lazer sobre a areia. Entende-se que o não cumprimento da legislação se deve ao próprio modelo de controle urbanístico, que não conta com instrumentos específicos ou fiscalização adequada às especificidades do município.

Embora não tenha sido abordado na pesquisa, considera-se importante observar que as construções à beira-mar, provavelmente, passaram por processo de aprovação na prefeitura. Assim, sugere-se que pesquisas futuras investiguem como aconteceram estas aprovações, se houve licenciamento ambiental e se existe controle sobre as modificações realizadas, como os acréscimos aos terrenos utilizando a área das praias ou a construção de rampas, escadas e muros.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - CPRH. **Campanha para registros fotográficos via terrestre**. Projeto Mapa da Orla. CD-ROM. Recife: CPRH/GERCO, 2014a.

AGÊNCIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - CPRH. **Diagnóstico socioambiental do litoral norte de Pernambuco**. Recife: CPRH/GERCO, 2001. 211p.

AGÊNCIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - CPRH. **Diagnóstico socioambiental do litoral sul de Pernambuco**. Os núcleos urbanos do litoral sul e a urbanização da orla marítima. Recife: CPRH/GERCO, 2003. 87p.

AGÊNCIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - CPRH. **Plano de gestão integrada da orla marítima de Itamaracá**. Recife: CPRH, 2010a. 70p.

AGÊNCIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - CPRH. **Diagnóstico Sócioambiental da Área de Proteção Ambiental de Santa Cruz**. Recife: CPRH, 2010b. 388p.

AGÊNCIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - CPRH. **Monitoramento ambiental participativo da orla**: Proposição de modelo a partir da experiência na Ilha de Itamaracá. Recife: CPRH, 2014b. 72p.

AGÊNCIA ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - CPRH. **Informativo da balneabilidade das praias de Pernambuco - 12/01/2018 a 18/01/2018**. Recife: CPRH, 2018. 4p. Disponível em: <http://www.cprh.pe.gov.br/ARQUIVOS_ANEXO/Balneabilidade%2012-01-2018;4803010101;20180112.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2018.

ANDRADE, Manuel Correia de. **As relações cidade-campo e as estruturas urbanas**. A importância dos centros urbanos e as relações cidade-campo. In: Área do sistema canavieiro. Recife, SUDENE- PSU- SER, 1988. 684p. Brasil, SUDENE. Série Estudos Regionais, 18. p. 551-555.

ARAÚJO, Cristina Pereira de. **Terra à vista!** O litoral brasileiro na mira dos empreendimentos imobiliários. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2011. 368p.

ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. **As praias e os dias:** história social das praias do Recife e de Olinda. Recife: Prefeitura, Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007. 574p.

ASSIS, Lenilton Francisco de. **A difusão do turismo de segunda residência nas paisagens da Ilha de Itamaracá – PE.** Boletim Goiano de Geografia, n.21 (2). Goiânia, 2001b. 32p.

ASSIS, Lenilton Francisco de. **A difusão do turismo de segunda residência nas paisagens insulares: um estudo sobre o litoral sul da Ilha de Itamaracá - PE.** Dissertação de mestrado. Recife: UFPE, 2001a. 177p.

ASSIS, Lenilton Francisco de. **Turismo de segunda residência: a expansão espacial do fenômeno e as possibilidades de análise geográfica.** Revista Território, n.11,12 e 13. Ano VII. Rio de Janeiro, 2003. 16p. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/11_12_13_8_turismo.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2018.

ATLAS BRASIL. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil.** Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/consulta/>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

BANCO DO NORDESTE. **Um Balanço do PRODETUR desde sua implementação nos anos 1990.** 72 slides. Material apresentado no I Colóquio Nacional sobre Cidades Litorâneas e Turismo. Recife, 2017.

BARBOSA, Adauto Gomes. **Exclusivismo socioespacial na Região Metropolitana do Recife:** produção do espaço e governança do complexo imobiliário, residencial e de serviços Reserva do Paiva. Tese de doutorado. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2014. 295p.

BARBOSA, Adauto Gomes. **Produção do espaço e transformações urbanas no litoral sul de João Pessoa – PB.** Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2005. 203p.

BARBOSA, L. M; CORIOLANO, L. N. **Políticas territoriais de turismo no nordeste: o PRODETUR como estratégia socioeconômica.** Geosaberes, Fortaleza, v. 6, número especial (3), 2016. p. 255 – 277.

BECKER, Berta. **Levantamento e avaliação da política federal do turismo e seu impacto na região costeira.** Brasília: MMA-IBAMA, 1995.

BRAGA, Maria do Carmo de Albuquerque. **A gestão do patrimônio do Estado em áreas de interesse turístico.** Os casos de Porto de Galinhas e Itamaracá. In: X Encontro Nacional da Anpur. Belo Horizonte, 2003.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília: Senado Federal, 1988. 292 p.

BRASIL. **Decreto nº 5.300 de 7 de dezembro de 2004.** Regulamenta a Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC. Dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=531>>. Acesso em: 28 jan. 2018.

BRASIL. **Lei 9.760 de 05 de novembro de 1946.** Dispõe sobre os bens imóveis da União e dá outras providências. Rio de Janeiro, 1946.

BRASIL. **Lei de 15 de Novembro de 1831.** Orça a receita e fixa a despesa para o ano financeiro de 1832 - 1833. Rio de Janeiro, 1831.

BRASIL. **Lei nº 11.771 de 17 de setembro de 2008.** Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei no 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei no 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei no 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11771.htm>. Acesso em: 30 jan. 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.139, de 26 de junho de 2015.** Dispõe sobre o parcelamento e a remissão de dívidas patrimoniais com a União; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/L13139.htm>. Acesso em: 30 jan. 2018.

CARDOSO, Adauto Lucio. **Irregularidade urbanística**: questionando algumas hipóteses. Cadernos Metr pole, n.10, pp.9-25, 2  sem., 2003.

CARLOS, Ana Fani. **Da “organiza o” a “produ o” do espaço no movimento do pensamento geográfico**. In: SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarna o Beltrão. A produ o do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. – São Paulo: Contexto, 2011, p.53-73.

CARLOS, Ana Fani. **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: EDUSP. 1994. 391p.

CARVALHO, Adriana Garcia de. **Turismo e produ o do espaço no litoral de Pernambuco**. Disserta o de Mestrado. Programa de Pós-gradua o em Geografia Humana. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2009.

CASTILHO, Cláudio Jorge Moura de. **A constru o de uma geografia conseqente do turismo: reflexão teórico-metodológica do turismo   luz da análise socioespacial**. In CASTILHO, Cláudio Jorge Moura de; SELVA, Vanice Santiago Fragoso (org.). Turismo, políticas públicas e gestão dos ambientes construídos. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 2012, p. 15-34.

CASTRO, In  Elias de. **O problema da escala**. p.117-140. In: CASTRO, In  Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. 2  ed. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

CORIOLOANO, L. N. M. T. **Turismo e a degrada o ambiental no litoral do Ceará**. In: LEMOS, A. I. G. Turismo: impactos socioambientais. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 93-103.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora  tica, 1989.

COSTA, Carlos Rerisson Rocha da. **Turismo, produ o e consumo do espaço litorâneo**. Geografia em questão v.05, n. 01, 2012. Marechal Cândido Rondon: Unoeste. p. 147-162. Disponível em: <<http://e-revista.unoeste.br/index.php/geoemquestao/article/view/5078/4942>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Geografias do turismo**: De lugares a pseudo-lugares (Coord.). São Paulo: Roca, 2007. 140p.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Políticas de turismo e (re)ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil**. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 1999. 203p.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Efeitos do PRODETUR na reestruturação do espaço**. In: DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; FERREIRA, Ângela Lúcia; CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda (Coord.). Turismo e imobiliário nas metrópoles. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. p.55-65.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à vista**: estudo da maritimidade em Fortaleza. 2 ed. Fortaleza: Edições UFC, 2011. 103 p.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Maritimidade nos trópicos**: por uma geografia do litoral. Fortaleza: Edições UFC, 2009. 127p.

ESTEVES, Luciana S; FINKL JUNIOR, Charles W. **The problem of critically eroded areas (CEA): An evaluation of Florida beaches**. Journal of Coastal Research, n.26. Florida, 1998. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/25736114>>. Acesso em 10 mai. 2017.

FERREIRA, A.L.; Silva, A. **A estruturação do turismo e do imobiliário nas metrópoles nordestinas**: conceitos básicos e antecedentes. In: DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; FERREIRA, Ângela Lúcia; CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda (Coord.). Turismo e imobiliário nas metrópoles. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. p.85-114.

FREITAS, Marcelo Pontes; FREIRE, Maria Emília Lopes; FARIA, Mariá Silva. **Os caminhos do açúcar em Pernambuco**: reflexões sobre a relação espacial e operacional da ferrovia com a usina de açúcar. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Pernambuco. 2010. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/ceru/article/viewFile/11835/13612>>. Acesso em: 17 jul. 2017.

GEODUC. **Mapas de Kernel**. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/3hzsnD>>. Acesso em: 28 jan. 2018.

GOOGLE EARTH ENGINE API. **About Google Earth Engine**. Disponível em <<https://developers.google.com/earth-engine/>>. Acesso em 15 jun. 2017.

GOOGLE EARTH ENGINE API. *Time Lapse*: Ilha de Itamaracá. Disponível em: <<https://earthengine.google.com/timelapse/>>. Acesso em 15 jun. 2017.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. Tradução: Armando C. da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980. 294p.

HAUG, Wolfgang Fritz. **Crítica da estética da mercadoria**. São Paulo: Editora da UNESP, 1997. 210p.

HOOGENDOOM, G.; VISSER, G. *Second homes and small-town (re)development: the case of Clarens*. Journal of Family Ecology and Consumer Sciences, v. 32, 2004. p.105-115. Disponível em: <<https://www.ajol.info/index.php/jfec/article/view/52852/41454>>. Acesso em: 10 jun. 2017.

ILHA DE ITAMARACÁ. **Diagnóstico situacional**. Ilha de Itamaracá, 2006. 47p.

ILHA DE ITAMARACÁ. **História do município**. Disponível em: <<http://ilhadeitamaraca.pe.gov.br/historia-do-municipio/>>. Acesso em 03 jul. 2017.

ILHA DE ITAMARACÁ. **Plano diretor participativo da Ilha de Itamaracá**. Lei municipal nº 1.050 de 02 de abril de 2007. Institui o Plano Diretor do Município da Ilha de Itamaracá e dá outras providências. Ilha de Itamaracá, 2007. 43p.

ILHA DE ITAMARACÁ. **Zoneamento Ambiental e Territorial das Atividades Náuticas da Ilha de Itamaracá – PE**. Ilha de Itamaracá, 2012. 70p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Cidades: **Ilha de Itamaracá**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=260760>>. Acesso em 03 jul. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Sinopse do Censo 2010** – Ilha de Itamaracá. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=22&uf=26>>. Acesso em: 10 jun. 2017.

INSTITUTO PÓLIS. **Manual de regularização fundiária em terras da União**. Organização de Nelson Saule Júnior e Mariana Levy Piza Fontes. São Paulo: Instituto Polis; Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006. 120 p.

JC ONLINE. **Lixo e abandono no litoral norte**. Recife, 2013. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2013/01/20/lixo-e-abandono-no-litoral-norte-70675.php>>. Acesso em: 28 jan. 2018.

LEFEBVRE, Henri. *The production of space*. 1ª edição. Oxford: Wiley-Blackwell, 1992 (1974). 464p.

MANSO, Valdir do Amaral Vaz *et. al.* **Erosão e progradação do litoral brasileiro – Pernambuco**. Brasília: MMA, 2006. 18p. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_sigercom/_arquivos/pe_erosao.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2018.

MARX, Karl. **O capital**. Vol. I, livro 1. Tradução: Edgard Malagodi. São Paulo: Nova Cultural (Coleção Os Pensadores), 2000.

MELAZZO, Everaldo Santos; CASTRO, Cloves Alexandre. **A escala geográfica: noção, conceito ou teoria?** In: Terra Livre - n. 29 (2), 2007. p. 133-142. Disponível em: <<http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/viewFile/244/228>>. Acesso em: 05 dez. 2017.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Projeto orla: fundamentos para gestão integrada**. Brasília: MMA, 2006. 74 p. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/orla/_arquivos/11_04122008111238.pdf>. Acesso em 10 jun. 2017.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Cadastur**. Disponível em: <<http://www.cadastur.turismo.gov.br>>. Acesso em: 28 jan. 2018.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO PARANÁ. **Qual é a natureza jurídica do plano diretor?** 2013, 3p. Disponível em: <http://www.urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/Qual_e_a_natureza_do_plano_diretor.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: Elementos para uma geografia do litoral brasileiro.** São Paulo: Hucitec, 1999. 229p.

MORAIS, Maria Zilene de C; LIMA FILHO, Mário de. **Modificações da linha de costa causadas pela expansão urbana na Ilha de Itamaracá.** In: IX Congresso da Associação Brasileira de Estudos Quaternários; II Congresso do Quaternário de Países de Língua Ibérica e II Congresso sobre Planejamento e Gestão da Zona Costeira dos Países de Expressão Portuguesa. Recife: ABEQUA, 2003.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. **A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil.** Fortaleza: Edições UFC, 2014. 202 p.

PERNAMBUCO. **Decreto nº 34.387 de 15 de dezembro de 2009.** Institui a Comissão Técnica Estadual do Projeto Orla no Estado de Pernambuco - CTE/PE, e dá providências correlatas. Disponível em: < <http://legis.alepe.pe.gov.br/texto.aspx?id=2205>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

PERNAMBUCO. **Decreto nº 42.010 de 4 de agosto de 2015.** Institui a linha de costa da zona costeira de Pernambuco, medida na preamar máxima atual. Disponível em: <<http://legis.alepe.pe.gov.br/arquivoTexto.aspx?tiponorma=6&numero=42010&complemento=0&ano=2015&tipo=>>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

PERNAMBUCO. **Decreto nº 45.396 de 29 de novembro de 2017.** Regulamenta a execução da Política da Pesca Artesanal no Estado de Pernambuco, instituída pela Lei nº 15.590, de 21 de setembro de 2015. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=353020>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

PERNAMBUCO. **Lei 14.258 de 23 de dezembro de 2010.** Institui a Política Estadual de Gerenciamento Costeiro, e dá outras providências. Disponível em: < http://www.cprh.pe.gov.br/ARQUIVOS_ANEXO/Lei%20Est%2014258;141010;20101228.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2018.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - UNDP. **O que é IDHM.** Disponível em: <www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/conceitos/o-que-e-o-idhm>. Acesso em: 15 jan. 2018.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Uma cartografia simbólica das representações sociais: prolegômenos a uma concepção pós-moderna do direito.** Revista Crítica de Ciências Sociais, n. 24. P.139-172. Coimbra, 1988. Disponível em: <

http://www.boaventuradesousasantos.pt/media/pdfs/Cartografia_simbolica_RCCS24.PDF>. Acesso em: 28 jan. 2018.

SANTOS, Josué Lopes dos. **A construção do discurso de modernidade**: análise do cotidiano de operários e detentos da Penitenciária Agrícola de Itamaracá entre 1938 e 1962. In: Anais Eletrônicos do V Colóquio de História “Perspectivas Históricas: historiografia, pesquisa e patrimônio”. Luiz C. L. Marques (Org.). Recife, 2011. p. 99-112. Disponível em: <<http://www.unicap.br/coloquiodehistoria/wp-content/uploads/2013/11/5Col-p.99-112.pdf>>. Acesso em: 29 jan. 2018.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e Emoção. São Paulo: HUCITEC, 1996. 392p.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2000. 174p.

SCHERER, Marinez. **Gestão de praias no Brasil**: subsídios para uma reflexão. Revista da Gestão Costeira Integrada, v.13, n.1. Lisboa, 2013. Disponível em: <<http://www.aprh.pt/rgci/rgci358.html>>. Acesso em: 30 jan. 2018.

SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE – SEMAS. **Mapa da linha de preamar**. 2014. Disponível em: <<http://www.semas.pe.gov.br/web/semas/mapa-da-linha-de-preamar1>>. Acesso em 15 jun. 2017.

SENADO FEDERAL. **Definição de terrenos de marinha**. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2013/04/04/criacao-brasileira-definicao-de-2018terrenos-de-marinha2019-vem-de-seculos>>. Acesso em 10 jun. 2017.

SILVA, Carlos Henrique Costa da. **O turismo e a produção do espaço**: perfil geográfico de uma prática socioespacial. Geografia Ensino & Pesquisa, vol. 16, n. 2. Santa Maria: UFSM, 2012. p. 47 – 63. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/view/7334/4373>>. Acesso em 10 jun. 2017.

SILVA, Felipe Luís Maciel da. **Praias de Pernambuco**: as siconaturezas do bem público. Tese de doutorado. Recife: UFPE, 2015. 210p.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**. Natureza, capital e a produção de espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. 242p.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Escala geográfica, “construção social da escala” e “política de escalas”**. In: Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial. São Paulo: Bertrand Brasil, 2013. P.179-216.

SOUZA, Maria Angela de Almeida. **Expansão dos espaços de pobreza no contexto do desenvolvimento da região de Suape**. Deslocamentos populacionais atraídos pelos empregos diretos e indiretos. In: Anais do XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP. Águas de Lindoia, 2012. Disponível em: <[http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/ST38\[828\]ABEP2012.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/ST38[828]ABEP2012.pdf)>. Acesso em: 10 jun. 2017.

TEIXEIRA, João. **Mapa do litoral norte de Pernambuco e litoral sul da Paraíba – 1640**. Disponível em: <<http://www.brasil-turismo.com/pernambuco/mapa-historico.htm>>. Acesso em 20 jun. 2016.

TIBO, Geruza Lustosa de Andrade. **A superação da ilegalidade urbana: o que é legal no espaço urbano?** Dissertação de mestrado. Belo Horizonte: UFMG, 2011.

TULIK, Olga. **Turismo e meios de hospedagem: casas de temporada**. São Paulo: Roca, 2001. 113p.

TURRADO, Verónica. **Racionalidade, resistência e especulação no espaço urbano: a Política de Regularização Fundiária no Brasil (Rio de Janeiro) e na Argentina (Buenos Aires)**. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2012. 239p.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **A utilização dos agentes sociais nos estudos de Geografia Urbana: avanço ou recuo?** In: Carlos, Ana Fani Alessandri; Souza, Marcelo Lopes de; Sposito, Maria Encarnação Beltrão (Org.). A Produção do espaço urbano: agentes e processo, escalas e desafios. 1ed. São Paulo: Contexto, 2011, v. 1, p. 75-96.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Contribuições para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades**. In: CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Org.). A cidade contemporânea: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 17 - 37.

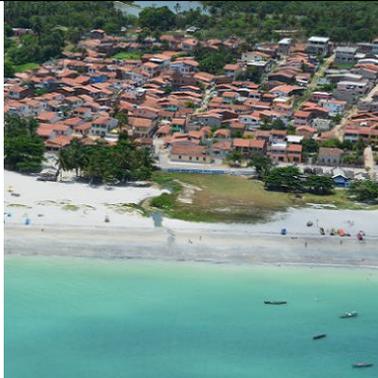
VIANA, Francisca Diana Ferreira; DOMINGUES, Edson Paulo DINIZ, Clélio Campolina. **Infraestrutura turística no nordeste**: uma análise de projeção de impactos do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE. Rev. Econ. NE, Fortaleza, v. 45, n. 2, p. 54-69, abril/jun., 2014.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

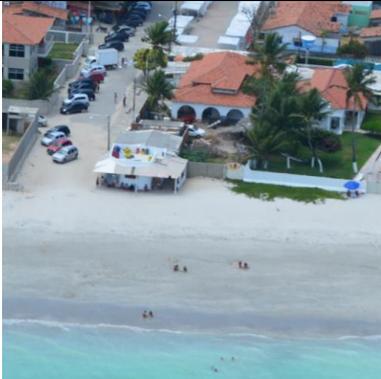
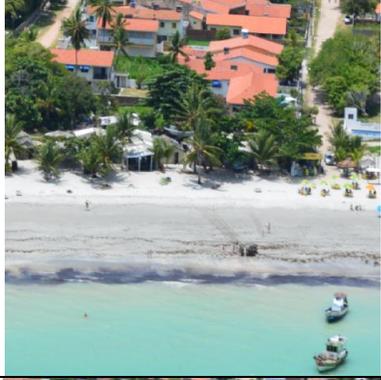
ZIONI, Silvana; *et.al.* **A questão das escalas na avaliação de políticas públicas urbanas**. Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém, 21 a 25 de maio de 2007.

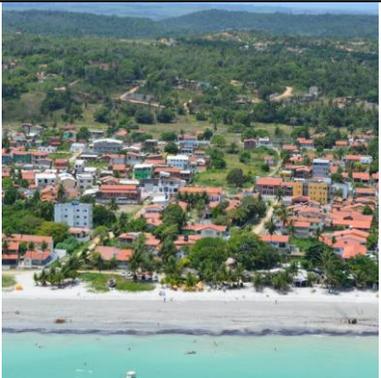
APÊNDICE A - OCORRÊNCIAS IDENTIFICADAS NA ÁREA DE ESTUDO

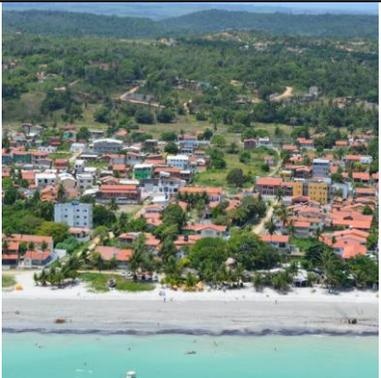
OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
01	7°41'18.59"S	34°50'56.15"O		04	7°41'42.76"S	34°50'24.17"O	
02	7°41'20.70"S	34°50'45.37"O		05	7°42'15.54"S	34°49'58.41"O	
03	7°41'29.49"S	34°50'35.60"O		06	7°42'34.98"S	34°50'1.52"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
07	7°42'53.53"S	34°49'58.23"O		10	7°43'45.67"S	34°49'32.32"O	
08	7°43'9.39"S	34°49'54.24"O		11	7°43'53.78"S	34°49'32.17"O	
09	7°43'33.78"S	34°49'48.71"O		12	7°43'57.56"S	34°49'29.49"O	

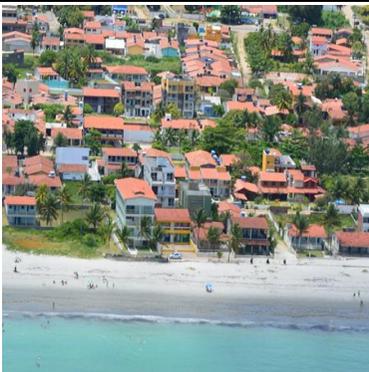
OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
13	7°44'9.07"S	34°49'28.34"O		16	7°44'39.31"S	34°49'24.31"O	
14	7°44'8.09"S	34°49'26.84"O		17	7°44'45.68"S	34°49'24.54"O	
15	7°44'34.28"S	34°49'25.44"O		18	7°44'48.96"S	34°49'24.70"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
19	7°44'52.81"S	34°49'25.08"O		22	7°45'12.31"S	34°49'26.43"O	
20	7°44'53.27"S	34°49'25.24"O		23	7°45'19.50"S	34°49'28.30"O	
21	7°45'4.91"S	34°49'25.92"O		24	7°45'26.48"S	34°49'31.20"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
25	7°45'27.84"S	34°49'31.45"O		28	7°45'49.13"S	34°49'42.38"O	
26	7°45'32.08"S	34°49'33.10"O		29	7°46'8.83"S	34°49'50.47"O	
27	7°45'38.24"S	34°49'36.30"O		30	7°46'13.40"S	34°49'51.90"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
25	7°45'27.84"S	34°49'31.45"O		28	7°45'49.13"S	34°49'42.38"O	
26	7°45'32.08"S	34°49'33.10"O		29	7°46'8.83"S	34°49'50.47"O	
27	7°45'38.24"S	34°49'36.30"O		30	7°46'13.40"S	34°49'51.90"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
31	7°46'15.53"S	34°49'53.02"O		34	7°46'30.98"S	34°49'57.12"O	
32	7°46'19.21"S	34°49'53.88"O		35	7°46'33.37"S	34°49'57.25"O	
33	7°46'24.32"S	34°49'53.97"O		36	7°46'36.05"S	34°49'58.83"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
43	7°47'15.46"S	34°50'11.85"O		46	7°47'28.93"S	34°50'13.30"O	
44	7°47'20.04"S	34°50'12.22"O		47	7°47'31.20"S	34°50'13.36"O	
45	7°47'24.09"S	34°50'13.01"O		48	7°47'34.31"S	34°50'13.74"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
49	7°47'38.75"S	34°50'14.25"O		52	7°48'19.51"S	34°50'13.64"O	
50	7°47'43.28"S	34°50'14.16"O		53	7°48'30.28"S	34°50'13.95"O	
51	7°48'13.42"S	34°50'14.63"O		54	7°48'33.46"S	34°50'15.77"O	

OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO	OC.	LOCALIZAÇÃO		FOTO
	LAT.	LONG.			LAT.	LONG.	
55	7°48'37.58"S	34°50'17.78"O		58	7°48'42.89"S	34°50'30.63"O	
56	7°48'39.26"S	34°50'20.53"O		59	7°48'43.36"S	34°50'37.07"O	
57	7°48'39.85"S	34°50'24.27"O					

ANEXO A - PARÂMETROS URBANÍSTICOS DO PLANO DIRETOR DA ILHA DE ITAMARACÁ

Macrozona do Ambiente Construído

Zona de Alta Densidade - ZAD	Parcelamento ¹		TO (%) ²	TSN (%) ³	Taxa de Arborização (%) ⁴	Gabarito ⁵ (pavimentos)	Afastamentos (m)		
	Lote mínimo (m)	Testada (m)					frontal	lateral	fundos
	450	15	35	40	10	T+1	5	3	5
Diretrizes: Requalificar os padrões urbanos; Indução ao remembramento e ao desadensamento.	Obs: O afastamento lateral e de fundos para os imóveis T+1 poderão ser nulos, até metade da extensão da divisa do terreno <i>Instrumentos Urbanísticos:</i> Operação Urbana Consorciada; Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo, Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública; Consórcio Imobiliário; Direito de Superfície; Direito de Preempção para as áreas destinadas à implementação de ZEIS; Compensação Ambiental.								

Zona de Média Densidade – ZMD	Parcelamento		TO (%)	TSN (%)	Taxa de Arborização (%)	Gabarito (pavimentos)	Afastamentos (m)		
	Lote mínimo (m)	Testada (m)					frontal	lateral	fundos
Até cota 30m acima do nível do mar Acima da cota 30m	360	12	35	40	20	P+3	5	3	5
	360	12	35	40	20	T+1	5	3	5
Diretrizes: Regularizar a ocupação Consolidar como área de residência fixa	Obs: O afastamento lateral e de fundos para os imóveis T+1 poderão ser nulos, até metade da extensão da divisa do terreno <i>Instrumentos Urbanísticos:</i> Operação Urbana Consorciada; Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo, Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública; Consórcio Imobiliário; Direito de Superfície; Direito de Preempção para as áreas destinadas à implementação de ZEIS; Compensação Ambiental.								

Zona de Baixa Densidade - ZBD	Parcelamento		TO (%)	TSN (%)	Taxa de Arborização (%)	Gabarito (pavimentos)	Afastamentos (m)		
	Lote mínimo (m)	Testada (m)					frontal	lateral	fundos
	1.000	20	20	50	25	T+1	10	5	10
Diretrizes: Recuperar e preservar padrões de área de veraneio.	<i>Instrumentos Urbanísticos:</i> Operação Urbana Consorciada; Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo, Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública; Consórcio Imobiliário; Direito de Superfície; Direito de Preempção para as áreas destinadas à implementação de ZEIS; Compensação Ambiental.								

¹ Em loteamentos fica estabelecida uma extensão máxima de face de quadra de 250 metros. Em condomínios fica estabelecida a extensão máxima da face principal de quadra de 250 metros não podendo exceder as demais faces de quadra a extensão de 400 m

² Percentuais calculado em relação à área total do lote;

³ Estará sempre contido na área livre, não edificada, resultante da taxa de ocupação;

⁴ Estará contida na área de solo natural

⁵ O gabarito máximo de três pavimentos aqui considerado não poderá ultrapassar a altura de onze metros. "T+1" refere-se a térreo mais um pavimento; "P+3" refere-se a pilotis, mais três pavimentos, entendido o pilotis como pavimento térreo vazado, sem ocupação além dos espaços de acesso e circulação comum

Faixa de Proteção da Orla	Parcelamento		TO (%)	TSN (%)	Taxa de Arborização (%)	Gabarito (pavimentos)	Afastamentos (m)		
	Lote mínimo (m)	Testada (m)					frontal	lateral	fundos
	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Diretrizes: Promover a requalificação das áreas litorâneas; Assegurar a proteção das faixas de praia.	* Obs: Nos loteamentos regulares, obedecerão aos parâmetros da zona em que se encontram Plano urbanístico específico apontará estratégias para promover a requalificação <i>Instrumentos Urbanísticos:</i> Operação Urbana Consorciada, Consórcio Imobiliário, Direito de Superfície, Compensação Ambiental.								

Zona de Transição - ZT	Parcelamento		TO (%)	TSN (%)	Taxa de Arborização (%)	Gabarito (pavimentos)	Afastamentos (m)		
	Lote mínimo (m)	Testada (m)					frontal	lateral	fundos
	2.000	30	20	50	25	T+1	10	5	10
Diretrizes: Inibir e desacelerar ocupação;	Obs: Para loteamentos regulares aprovados antes do Plano Diretor a TO será de 35% Proibidos novos loteamentos acima da cota 30m do nível do mar <i>Instrumentos Urbanísticos:</i> Operação Urbana Consorciada; Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo, Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública; Consórcio Imobiliário; Direito de Superfície; Direito de Preempção para as áreas destinadas à implementação de ZEIS; Compensação Ambiental.								

Zona Especial de Centro – ZEC	Parcelamento		TO (%)	TSN (%)	Taxa de Arborização (%)	Gabarito (pavimentos)	Afastamentos (m)		
	Lote mínimo (m)	Testada (m)					frontal	lateral	fundos
A leste da via principal (Av. João Pessoa Guerra) A oeste da via principal	360	12	35	40	20	T+1	5	3	5
	360	12	35	40	20	P+3	5	3	5
Diretrizes: Regularizar a ocupação Consolidar como área de residência fixa	Obs: O afastamento lateral e de fundos para os imóveis T+1 poderão ser nulos, até metade da extensão da divisa do terreno <i>Instrumentos Urbanísticos:</i> Operação Urbana Consorciada; Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo, Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública; Consórcio Imobiliário; Direito de Superfície; Compensação Ambiental.								

Zona Especial de Interesse Histórico-Cultural - ZEIHC	Parcelamento		TO (%)	TSN (%)	Taxa de Arborização (%)	Gabarito (pavimentos)	Afastamentos (m)		
	Lote mínimo (m)	Testada (m)					frontal	lateral	fundos
	*	*	*	*	*	T	*	*	*
Diretrizes: Recuperar os padrões tipológicos do sítio.	* Obs: Parâmetros definidos a partir de Plano Urbanístico Específico, seguindo recomendações do Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife (PPSH-FIDEM) Análise de projetos sujeita a anuência da FUNDARPE. <i>Instrumentos Urbanísticos:</i> Operação Urbana Consorciada; Consórcio Imobiliário; Direito de Superfície; Direito de Preempção; Compensação Ambiental.								