

MARÍLIA FERREIRA PAES CESÁRIO

**UM ESTUDO
DA VIABILIDADE
DO USO TURÍSTICO
DO RIO CAPIBARIBE
NO RECIFE**

Recife, Agosto de 2006

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CURSO DE MESTRADO**

**UM ESTUDO DA VIABILIDADE DO USO
TURÍSTICO DO RIO CAPIBARIBE NO RECIFE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, sob a orientação do Prof. Dr. Cláudio Jorge Moura de Castilho, para obtenção do título de Mestre em Geografia.

RECIFE, AGOSTO DE 2006.

C421e Cesário, Marília Ferreira Paes

Um estudo da viabilidade do uso turístico do Rio Capibaribe no Recife. – Recife: O Autor, 2006.

130 folhas : il., fig., graf., tab., fotos, mapas

Orientador: Cláudio Jorge Moura de Castilho

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Programa de Pós-graduação em Geografia. Recife, 2006.

Inclui bibliografia e apêndices.

1. Geografia humana. 2. Turismo – Turismo fluvial. 3. Requalificação urbana 4. Rio Capibaribe. I. Título.

**910.2
910**

**CDU (2.ed.)
CDD (22.ed.)**

**UFPE
BCFCH2006/25**

MARÍLIA FERREIRA PAES CESÁRIO

UM ESTUDO DA VIABILIDADE DO USO TURÍSTICO DO RIO CAPIBARIBE NO RECIFE

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

Aprovada em: 18/08/2006

BANCA EXAMINADORA



Orientador: Prof. Dr. Cláudio Jorge Moura de Castilho
Universidade Federal de Pernambuco



Titular Externo: Prof. Dr. Carlos Augusto de Amorim Cardoso
Universidade Federal da Paraíba



Titular Interno: Prof. Dr. Fernando de Oliveira Motta Filho
Universidade Federal de Pernambuco

Suplente Externo: Profa. Dra. Doralice Sátiro Maia
Universidade Federal da Paraíba

Suplente Interno: Prof. Dr. Jan Bitoun
Universidade Federal de Pernambuco

Ao meu avô José Ferreira, que com seu exemplo de vida, edificou nossa família. Aos meus pais, José Artur e Célia, que além de mestres, foram e são meus grandes amigos. À minha irmã Letícia, pelo companheirismo e amizade. Ao meu marido Ricardo, que me mostra a cada dia o verdadeiro sentido da palavra amor.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Doutor Cláudio Jorge Moura de Castilho, pela sua eterna paciência, pelos seus ensinamentos e apoio constante durante esta fase da minha vida acadêmica e profissional.

À amiga Bernadete Negromonte, que com seu jeito especial, me incentivou a fazer este mestrado.

Ao professor Doutor Jan Bitoun, que com suas sugestões e conselhos, pôde contribuir para a realização desta dissertação.

Aos demais professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco pelos ensinamentos que me foram dados.

Conhecer é ver e analisar as paisagens, entender os modos de vida, compartilhar das esperanças e angústias das regiões visitadas, é incorporar-se a um pedaço do solo e a um grupo de homens, e tornar-se assim mais largamente humano, compreender melhor o duro trabalho do homem sobre a Terra.

P. Deffontain

RESUMO

Esta dissertação faz um estudo da situação atual do rio Capibaribe, na cidade do Recife, em Pernambuco, com o intuito de analisar, através da Geografia, a viabilidade do uso turístico desse rio, visando subsidiar o desenvolvimento integrado e sistemático das atividades de lazer e entretenimento nesse espaço, tendo como princípio básico o uso sustentável dos seus recursos. Pela importância econômica e histórica desse rio no processo de povoamento do estado de Pernambuco, faz-se mister gerar uma nova oportunidade à recuperação do rio e dos setores econômicos ligados ao turismo, já que é possível, ao longo do seu curso no Recife, encontrar diversos atrativos, como monumentos e praças, os quais marcaram a história da cidade. Considera-se a forma como o rio Capibaribe tem sido visto pela iniciativa pública, pela iniciativa privada e moradores; e como isso pôde influenciar na formação de alguns aspectos desse espaço urbano. Pouco se conhece ainda sobre a questão do uso dos rios no turismo, então, relata-se alguns aspectos relacionados a esse uso, através de uma observação dessa atividade no rio Capibaribe, avaliando o potencial de desenvolvimento dessa segmentação turística – o Turismo Fluvial – de forma planejada e estruturada. Identificam-se então, as ações que vêm sendo desenvolvidas nessa área, além de sugerir uma maior preocupação com o Capibaribe, visto que o mesmo encontra-se, em alguns trechos, muito poluído por dejetos orgânicos, coberto de lama, assoreado e, de um modo geral, maltratado pela maior parte da população. Para tanto, fez-se uma pesquisa de natureza exploratória, com descrições qualitativas, sendo delineada através de pesquisa bibliográfica e documental, uso de entrevistas e observação do ambiente estudado. Observou-se o surgimento de uma nova etapa nessa relação entre a cidade, seus moradores e o Capibaribe, quando uma maior valorização dos aspectos ambientais chama a atenção para as agressões que vêm sendo feitas a esse recurso tão importante da paisagem do Recife. Assim, têm surgido projetos que tentam resgatar esse traço não apenas natural, mas também de identidade da cidade, sem contudo, negligenciar a necessidade de tentar contribuir para a melhoria das condições de vida das comunidades ribeirinhas.

Palavras-chave: Geografia do Turismo. Turismo Fluvial. Requalificação Urbana.

ABSTRACT

This work is dedicated to the study of the current situation of the Capibaribe River, and through a geographical study, aims to analyze the viability of the use of the river for touristic purposes in the city of Recife, in the state of Pernambuco, Brasil. It aims to subsidize the integrated and systematic development of entertainment and leisure activities of that space, and has as the main objective, the sustainable use of the river's resources. The historical and economical importance of the river in the process of occupation of the state of Pernambuco, asks for the creation of new opportunities for the recuperation of the river, as well as the economic sectors related to the tourism industry, since it is possible, to find along the river's course, in the city of Recife, innumerable touristic attractions, historical monuments and squares, important marks in the history of the city. The Capibaribe river has been looked by the public and private sectors and the habitants of that area; and how these factors could have influenced the formation of this urban space has been taken into consideration in this work. Since very little is known about the use of the rivers in the tourism industry, some aspects of this use are mentioned here, in a planned and structured format, through the observation of the activities in the Capibaribe River, and the analyzes of the potential of development of this touristic segmentation, the Fluvial tourism. Actions have been developed in this area, besides the suggestion for more concerns with the Capibaribe River, since this river is found, in some areas that are very polluted by organic discharges, covered by mud, and in a general way, neglected by the majority of the population. Considering all these aspects, a qualitative and exploratory research has been done and concluded through documental and bibliographical research, interviews and observation of the environment studied. Aware of the necessity to contribute to the improvement of the life condition of the communities living in the surrounding area, the surgiment of a new fase was observed in the analyzes of the relation between the city and its habitants, and the Capibaribe River, when the valorization of the environmental aspects draws attention to the aggressions that have been done to this resource, so important to the scene of Recife, with the surgiment of projects that try to revitalize this natural resource that also belongs to the identity of the city.

Key-words: Geotourism . Fluvial Tourism. Urban Planning

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 - Bairro do Recife no Período de 1631 a 1906	32
Figura 02 - Algumas das enchentes no Recife	35
Figura 03 - Modificações urbanas ocorridas no Bairro do Recife	44
Figura 04 - Situação da Bacia do Capibaribe	61
Figura 05 - Representação Gráfica da Bacia do Rio Capibaribe	62
Figura 06 - Imagem aérea mostrando o braço morto do Capibaribe	64
Figura 07 - Delimitação de Área de Abrangência do Projeto Capibaribe Melhor	108
Figura 08 - Perspectivas da Obra finalizada	116
Figura 09 - Vista aérea dos edifícios	116
Foto 01 - Cais da Jaqueira	36
Foto 02 - Canoas que fazem a travessia (Margem oposta ao Cais da Jaqueira)	37
Foto 03 - Estação Ponte D'Uchoa	39
Foto 04 - Prédios de luxo na Av. Beira-rio	40
Foto 05 - Contraste das moradias próximas ao Capibaribe	43
Foto 06 - Casas na margem do Capibaribe	45
Foto 07 - Vegetação às margens do Capibaribe	46
Foto 08 - Vegetação às margens do Capibaribe	46
Foto 09 - Palafitas às margens do Capibaribe	67
Foto 10 - Favela na margem direita e Bairro de Apipucos na margem esquerda	68
Foto 11 - Vista do Capibaribe e o Parque da Jaqueira na sua margem esquerda	79
Foto 12 - Rio Sena – Paris / França	86
Foto 13 - Entrada do Píer e Restaurante Catamaran	90
Foto 14 - Passeio com Catamaran	91
Foto 15 - Acúmulo de lixo nas margens do Capibaribe, bairro do Poço da Panela	92
Foto 16 - Canal no bairro do Parnamirim	99
Foto 17 - Canal no bairro do Parnamirim	99
Foto 18 - Ocupação desordenada na margem esquerda do rio	100
Foto 19 - Barcos Coletores da EMLURB	100
Foto 20 - Barcos Coletores da EMLURB	100
Foto 21 - Aspecto da margem do Capibaribe - Centro do Recife	101
Foto 22 - Açude de Apipucos	105
Foto 23 - Ponte que liga as margens do Capibaribe	106

Foto 24 -	Alunos durante a aula no barco escola	109
Foto 25 -	Interior do Capibar	111
Foto 26 -	Interior do Capibar	111
Foto 27 -	Obra às margens do Capibaribe no bairro de Casa Forte	112
Foto 28 -	Poço da Panela	114
Foto 29 -	Estágio das obras	117
Foto 30 -	Interior do Shopping Paço Alfândega	117
Foto 31 -	Vista da varanda do Dojô	118
Foto 32 -	Vista do Capibaribe da varanda do Dojô	118
Foto 33 -	Entrada do Cuba do Capibaribe	118
Foto 34 -	Fachada do Restaurante Capibaribe	119
Foto 35 -	Obelisco às margens do rio Capibaribe	119
Foto 36 -	Rampa de acesso ao rio em frente ao Sport Clube do Recife	121
Foto 37 -	Evento sobre o Capibaribe na UFPE	122
Foto 38 -	Catamaran em frente ao Shopping Paço Alfândega	123
Gráfico 01 -	Classificação das estações de Monitoramento	97
Tabela 01 -	Classificação das estações de Monitoramento	97

LISTA DE SIGLAS

ACOBAR	- Associação Brasileira dos Construtores de Barcos
ATEPE	- Associação tecnológica de Pernambuco
CPRH	- Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos
CTU	- Companhia de Transportes Urbanos
EMLURB	- Empresa de Manutenção e Limpeza Urbana no Recife
FIAM	- Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco
FIDEM	- Fundação de Desenvolvimento Municipal
OMT	- Organização Mundial de Turismo
RAA	- Relatório de Avaliação Ambiental
RMR	- Região Metropolitana do Recife
SPPODUA	- Sec. de Planejamento Participativo, Obras e Desenvolvimento Urbano e Ambiental

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO 1 A FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO RECIFE E O RIO CAPIBARIBE	23
1.1 A Urbanização e o Ambiente Urbano	23
1.2 Processo de Urbanização e o Ambiente no Recife	28
1.3 A Civilização, a Organização do Espaço e a Atividade Turística	47
CAPÍTULO 2 ABORDAGENS SOBRE O RIO CAPIBARIBE E SUA PROBLEMÁTICA	54
2.1 A História da Cidade, o Rio Capibaribe e o Seu Significado para o Recife	55
2.2 Alguns Aspectos Físicos do Rio Capibaribe	60
2.3 Aspectos Sociais da Ocupação das Margens do Rio Capibaribe: uma questão ambiental mais ampla	66
CAPÍTULO 3 O TURISMO, O TURISMO FLUVIAL E AS POTENCIALIDADES DO RIO CAPIBARIBE	71
3.1 Abordagens Gerais sobre o Turismo na História	72
3.2 As Cidades e a Atratividade Turística	75
3.3 As Paisagens e o Turismo	79
3.4 O Turismo Fluvial como uma Segmentação do Mercado Turístico	81
3.4.1 A Utilização do Transporte Náutico e a Evolução do Turismo Fluvial	83
3.4.2 Turismo Náutico e Fluvial no mundo, no Brasil e no Recife	85
CAPÍTULO 4 A VIABILIDADE DO USO TURÍSTICO DO RIO CAPIBARIBE	95
4.1 Principais Problemas Identificados no Momento Atual	98
4.2 Principais Projetos Existentes para o Rio Capibaribe	102
4.3 Ações de Valorização e Viabilidade do Uso Turístico do Rio Capibaribe	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS	124
REFERÊNCIAS	127
APÊNDICES	129

INTRODUÇÃO

O presente estudo teve, em princípio, a intenção de fazer uma análise da viabilidade do uso turístico do rio Capibaribe; mais precisamente sobre o trecho conhecido como Baixo Capibaribe, localizado no núcleo da Região Metropolitana do Recife (RMR), capital do estado de Pernambuco.

Esse uso, que se acha ligado ao contexto histórico atual em que se tem valorizado os elementos de interesse turístico constantes dos lugares, pode constituir uma nova oportunidade à recuperação do rio e dos setores econômicos ligados ao turismo; e isto não somente para o turismo, como também para os recifenses na sua totalidade, promovendo melhor qualidade de vida no lugar.

Estuda-se o rio Capibaribe, primeiramente, destacando a sua importância econômica e histórica no processo de povoamento do estado de Pernambuco; o que se faz necessário porque não é possível conceber que um lugar que possua tal potencial em seu espaço, ainda não usufrua dele de forma adequada.

Este estudo considera, em seguida, a forma como o rio Capibaribe tem sido visto pela iniciativa pública, pela iniciativa privada e pelos moradores da cidade, o que tem influenciado na formação de alguns aspectos da cidade. Com enfoque no seu potencial para desenvolver a atividade turística, serão consideradas as influências do passado, que marcam os dias atuais, avaliando o seu papel através do estado atual deste rio e sua viabilidade para o referido uso, tanto pela sociedade, quanto pelos que vêm ao Recife a passeio.

Portanto, o objetivo principal é analisar a viabilidade do uso turístico do rio Capibaribe na cidade do Recife, a fim de subsidiar o desenvolvimento integrado e sistemático das atividades de lazer e entretenimento neste espaço, tendo como princípio básico o uso sustentável dos seus recursos.

Para atender este objetivo central, os seguintes objetivos específicos foram delimitados: avaliar, através da configuração atual do espaço geográfico, o possível potencial de utilização turística do rio Capibaribe; avaliar o que vem sendo desenvolvido, em termos de ações para esta causa, pelos órgãos governamentais do município, bem como pela iniciativa privada; observar qual a percepção da população local e dos turistas com relação à utilização do rio; analisar quais ações, no contexto da atividade turística do Recife podem ser realizadas dentro do espaço geográfico do rio Capibaribe; e por fim sugerir uma maior preocupação com o rio, visto que foi e ainda é um símbolo para a cidade do Recife.

É sabido que o rio Capibaribe atravessa grande parte do agreste do estado de Pernambuco; porém, busca-se uma análise de uma parte específica dele, ou seja, a do seu estuário, que tem cerca de 15 km e que se estende por toda a área onde há influência da maré, estando, portanto, totalmente inserido na zona urbana da cidade do Recife.

É nesta área estuarina que se pretende desenvolver o referido estudo, pois, no que se refere à atividade turística é, exatamente, ao longo deste trecho do rio que é possível encontrar a concentração de diversos atrativos, como monumentos e praças, os quais marcaram a história não só do Recife, como também, de uma forma mais ampla, a de Pernambuco.

Já existe empresa da iniciativa privada que utiliza parte deste trecho do curso do rio Capibaribe para fazer passeios turísticos. Ao se fazer um passeio por suas águas, é possível observar a cidade de dentro para fora, bem como os vários monumentos históricos significativos para a cidade. Contudo, esta é uma ação pontual e limitada. Acredita-se que a ausência de uma concorrência forte quanto à

exploração do rio, ocorre devido às precárias condições de uso das suas margens e do elevado custo de operacionalização da atividade.

Ademais, hoje, o rio Capibaribe encontra-se, em alguns trechos, muito poluído por dejetos orgânicos, coberto de lama, assoreado e, de um modo geral, maltratado pela maior parte da população que reside em suas margens de forma desordenada. Esses fatores, além de não contribuírem em nada para a sua utilização, ainda podem tornar o passeio por suas águas bastante desagradável.

Pouco se conhece ainda sobre a questão do uso dos rios para a prática da atividade turística ou, de uma forma mais clara, sabe-se que existem diversos lugares no mundo que utilizam o curso dos seus rios para a prática do turismo fluvial, porém, pouco foi estudado sobre o tema. Em decorrência disso, procurou-se retratar melhor os aspectos relacionados ao uso turístico dos rios, através de uma observação desta atividade no rio Capibaribe, comparando-a com outros lugares.

No caso do Recife, a atividade turística acontece de forma aleatória, ou seja, ainda não existem ações no sentido de assumir todo o espaço do rio como patrimônio ambiental, ou, quando existem, são poucas e descontínuas. Com isso, não há quaisquer perspectivas de incremento real do turismo, se as condições permanecerem como se apresentaram nos últimos anos.

Tem-se aqui, portanto, dois pilares motivadores do tema desta dissertação, quais sejam: o uso turístico e o uso social do rio Capibaribe. Traçando, então, um paralelo, entre esses dois pilares, tem-se a premissa de que o turismo é, antes de tudo, uma prática social que envolve não somente o deslocamento de pessoas pelo espaço, mas também a vida de todos os habitantes dos lugares em que ele acontece.

De acordo com Yázigi (2003), o destaque da paisagem natural, com seu verde, suas águas e os bons cuidados com a arquitetura, tanto enaltecem o cotidiano das pessoas quanto o do turista. Portanto, a idéia de propor uma maior valorização do espaço contribui não apenas para o uso turístico como também e, principalmente, para um maior e melhor uso social.

Esse enfoque influi, por sua vez, no planejamento, no que tange ao uso do rio Capibaribe para a atividade turística, o qual, se pensado na sua complexidade, pode representar uma grande melhoria no que se refere ao aproveitamento de um enorme potencial turístico do Recife e, posteriormente, do estado de Pernambuco.

Em nível de Brasil, o Recife apresenta uma paisagem diferenciada; e, em nível mundial, as paisagens de muitas cidades que se assemelham à do Recife, onde as águas se fazem fortemente presentes, já se encontram devidamente planejadas e utilizadas como grandes potenciais para a realização da atividade turística.

Os estímulos às novas possibilidades e os conhecimentos oriundos de estudos científicos podem gerar uma melhor utilização do rio, contribuindo também para projetos futuros; conseqüentes à sua utilização. Acredita-se que é possível dar contribuições para o desenvolvimento da cidade, visto que um estudo desta natureza pode mostrar novas possibilidades de melhorar a utilização das águas dos seus rios.

Através de uma valorização dos aspectos paisagísticos e de uma utilização consciente deste rio, é possível modificar a percepção e o comportamento dos moradores da cidade, bem como dos turistas com relação ao rio, modificando, assim, o modo como a população se relaciona com o mesmo, ou seja, fazendo-a

perceber a importância de preservar este recurso natural tão significativo para o Recife.

Com isso, pode-se conseguir ainda, aumentar o orgulho dos recifenses por sua cidade, além do fato de que, através de uma futura utilização sistemática do rio, seja para transporte de passageiros ou como atração turística, possam ser geradas novas possibilidades de emprego e renda para a população local.

Segundo Barros (s/d), com a difusão do uso turístico do espaço, as paisagens geográficas se transformam, se adaptam e sofrem dinâmicas decorrentes da expansão turística. Assim, ao se difundir pela superfície da terra, esta função tem a capacidade de instalar novos objetos espaciais, criar ou alterar assentamentos naquelas áreas pelas quais se interessou e remodelou relações entre estes assentamentos e o meio ambiente. E muitas paisagens passam a receber novas representações, ainda que nem sempre isto seja positivo, visando torná-las um lugar turístico.

Por sua vez, Cruz (2003) aponta dois fatores principais que condicionam a eleição de determinado espaço para o uso turístico: sua valorização (cultural) pela prática social do turismo e a divisão social e territorial do trabalho. O turismo, tal como outras atividades, introduz no espaço objetos definidos pela possibilidade de permitir o desenvolvimento da atividade.

Quando a atividade turística é mencionada, cria-se necessariamente uma associação da mesma em relação ao espaço onde está ocorrendo. De acordo com Rodrigues (2001), todos os elementos do espaço, através de uma dinâmica constante de ações e interações recíprocas, em movimentos sincrônicos e/ou diacrônicos, acabam por produzir formas distintas, historicamente determinadas, que constituem a paisagem, recurso turístico de grande magnitude.

Ainda com relação às ações de melhoria do rio, não se pode negligenciar a necessidade de contribuir para pensar a melhoria das condições de vida das comunidades ribeirinhas, beneficiando-as também com projetos de requalificação urbana.

Claro que não se trata de espetacularizar a paisagem para o turista; mas antes, como diz Yazigi (2003), de criar condições de dignidade para a própria vida cotidiana de seus habitantes. A idéia então, é assumir o rio como patrimônio ambiental (urbano, especialmente) e como modo de vida e conquistá-lo com o tempo e com condições financeiras que promovam a cidadania.

Para analisar a atual viabilidade de utilização turística do rio Capibaribe, faz-se necessário compreender o uso que o homem fez deste espaço e como as transformações sociais ocorridas no tempo, foram refletidas na forma com que a população se relacionou e se relaciona com o rio. Segundo Santos (1997), pode-se afirmar que o espaço se constitui num conjunto de formas representativas de relações sociais tanto do passado, quanto do presente, e, sendo assim, é o resultado da interação da sociedade através dos tempos, onde são atribuídos dinamismo e funcionalidade.

Para Santos (1997, p. 50), o espaço é também “um conjunto de fixos e fluxos, considerando que estes fixos ocupam um lugar específico e que permitem ações modificadoras do mesmo”. Por outro lado, os fluxos novos ou renovados recriam as condições ambientais e sociais, redefinindo assim o lugar. Os fluxos são considerados um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos. Portanto, fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica.

No caso do espaço compreendido pelo rio Capibaribe percebe-se claramente esta interação entre os fixos (curso do rio) e fluxos (projetos existentes) e é exatamente esta análise que vem a ser ressaltada neste estudo. Os fluxos que, ao longo do tempo, foram passando pelo espaço recifense deixaram no mesmo, as suas marcas.

Durante muito tempo a população que se fixava às suas margens tinha no rio um motivo de orgulho e voltava as suas construções para a beira do rio, tendo no fixo uma espécie de cenário que valia a pena ser visto. Com o surgimento das estradas e com a maior utilização das praias propiciando novos deslocamentos, ou seja, uma nova atividade de fluxos, o Capibaribe foi perdendo o seu potencial de atração para a população, a qual passou a dar as costas ao rio, modificando mais uma vez a forma como o fixo aparece representado no espaço.

A expansão da atividade turística surge a partir da disseminação da informação que possibilitará a convergência de fluxos, o crescimento e a qualificação da infra-estrutura turística, além de significativas modificações no espaço. Entretanto, a consolidação do espaço turístico é resultado da interação da sociedade, que cria e recria espaços às vezes artificiais (fixos), como uma forma de resposta às suas ações e intenções (fluxos).

É preciso, também, que exista uma intenção de utilizar esses espaços de forma consciente e baseada em princípios de desenvolvimento sustentável, o qual, de acordo com Swarbrooke (2000, p. 03), é o “desenvolvimento que satisfaz as nossas necessidades hoje, sem comprometer a capacidade das pessoas satisfazerem as suas no futuro”.

Para que a atividade turística funcione da melhor forma possível, criando assim um Sistema de Turismo, é necessário que todos os setores relacionados, vale

dizer, os subsistemas, tenham a mesma intenção. Isto é mencionado aqui, pois, para que a atividade de utilização de um rio como atrativo ocorra, não basta apenas o esforço de alguns poucos; é preciso que vários segmentos sociais se interliguem para o alcance deste objetivo único.

Para corroborar estas afirmações, tem-se outra definição de Santos (1997, p.51), “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações (fluxos), não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre os objetos preexistentes (fixos). É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. Portanto, é preciso que realmente exista a idéia de sistema, agindo de forma única e integrada.

Com base no exposto, propõe-se a seguinte questão central: em que medida o uso turístico do rio Capibaribe é viável, sendo portanto, utilizado, ao mesmo tempo, como potencialidade turística e social de forma concreta?

Decorrentes desta questão encontram-se outras: em que medida a atual configuração da paisagem proporciona esta utilização? Quais as ações que estão sendo praticadas nesta direção? Quem está participando?

Acredita-se que uma maior utilização do referido rio tornar-se-ia viável a partir do momento em que existisse real interesse por parte das iniciativas públicas e privadas em alterar os entraves existentes. Afirma-se isto baseado no fato de que o rio Capibaribe já é utilizado como entretenimento para moradores e turistas, porém apenas em um pequeno trecho e com pouca infra-estrutura. Isto decorre do fato de

que, além do que já foi apontado, grande parte do seu leito encontra-se assoreado e por isso a passagem de barcos torna-se inviável.

Também é esperado que, no âmbito do planejamento, se pense na criação de pontos de apoio ao longo do trajeto que vai do Recife Antigo até o bairro da Várzea. Só assim, seria possível a utilização do rio para passeios e transportes, já que existiriam locais onde parar, equipados com uma infra-estrutura de apoio.

A intenção de trabalhar a possibilidade de uso turístico concreto do rio Capibaribe fez surgir um debate maior no que se refere à realização da atividade turística em rios urbanos. Dessa forma, foi necessário fazer uma leitura preliminar a respeito da utilização de potenciais atrativos turísticos fluviais como forma de entretenimento não somente para os visitantes, como também para a sua própria população, incluindo as possibilidades de uso para o transporte. Isso tudo, no processo de produção do espaço urbano.

No que se refere aos procedimentos metodológicos deste trabalho, foi feita uma pesquisa de natureza exploratória, com descrições qualitativas. O delineamento desta foi através de consulta bibliográfica e documental, uso de entrevistas e observação do ambiente estudado, além de levantamento de casos semelhantes de uso de rios, para permitir a comparação com exemplos que estimulem a compreensão.

A técnica de coleta de dados foi feita a partir de observações *in loco* e entrevistas informais e semi-estruturadas. O campo desta pesquisa está limitado ao trecho urbano do rio Capibaribe no Recife e, para compreender melhor os aspectos que serão abordados, é importante expor os conteúdos dos capítulos desta dissertação e a relevância de cada um deles.

Portanto, no primeiro capítulo deste trabalho faz-se uma explicação sobre a formação do espaço do Recife e quais as relações desse processo com o rio Capibaribe, observando sempre, os resultados que influenciaram na atualidade, já que se acredita que esse modelo de formação foi de suma importância para a situação atual do rio. Uma simples observação dessa situação nos conduz a alguns aspectos problemáticos que persistem até os dias de hoje.

O segundo capítulo trata do Capibaribe e sua problemática atual, analisando o significado do rio para o Recife, seus aspectos físicos e alguns aspectos sociais que geraram a ocupação das suas margens. Ocupação esta que, muitas vezes, viu surgir atividades de recreação e lazer tanto no passado, quanto nos dias atuais.

Partindo da observação da recreação e do lazer que foi acontecendo em suas margens, percebe-se uma potencialidade para a inserção da atividade turística. Assim, o turismo e as potencialidades do Capibaribe é o assunto em debate no terceiro capítulo, onde se explica, além da possibilidade da atividade turística, a relação das paisagens com o turismo até chegar ao esboço da segmentação da referida atividade com a perspectiva do turismo fluvial e suas possibilidades.

E é exatamente com base nesta segmentação do turismo que se pretende argumentar sobre a questão da viabilidade do uso turístico do rio. Portanto, o quarto e último capítulo expõe esses argumentos, abordando os principais problemas atuais do rio, além de fazer uma identificação dos principais projetos existentes, os quais têm conseqüências diretas e indiretas no uso do rio Capibaribe e as ações que vêm sendo feitas atualmente, que possuem o rio como foco central.



A FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO RECIFE E O RIO CAPIBARIBE

CAPÍTULO 1

CAPÍTULO 1. A FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO RECIFE E O RIO CAPIBARIBE

1. 1 A Urbanização e o Ambiente Urbano

Segundo Sposito (2004), a explicação da origem do urbano está no social e no político, além de uma explicação de ordem natural, pelo fato das primeiras cidades terem surgido em regiões com predomínio de climas semi-áridos, fixando-se perto dos rios e das planícies inundáveis.

Contudo, apesar dos aspectos sociais, políticos e naturais terem tido uma enorme relevância no processo de surgimento das cidades, é o aspecto econômico, surgido posteriormente quando do desenvolvimento do capitalismo, de forma mais marcante, que vem marcar a maior expansão física das cidades.

O processo de crescimento urbano, ocorrido do século IV a.C até os séculos X e XI d.C, mostra claramente a influência das condições sociais, políticas e econômicas necessárias à sua origem e evolução. Porém, o urbanismo pré-capitalista apresenta ainda algumas “cidades” de caráter urbano discutível, pelo seu papel pouco político e muito mais religioso. Acredita-se ser importante fazer esta ressalva para que seja possível distinguir a magnitude do processo de urbanização a partir do desenvolvimento do capitalismo.

Percebe-se que a passagem do modo de produção feudal para o modo de produção capitalista foi bastante marcada pela importância do comércio, enquanto atividade econômica urbana, que foi criando as condições para a estruturação do modo de produção capitalista, ao mesmo tempo em que findava por destruir os pilares da economia feudal (o latifúndio, sua economia “fechada” e a servidão).

A extensão desta urbanização para além das metrópoles, chegando assim ao mundo colonial, a partir do século XV, foi gerada pela necessidade de ampliar as condições para o desenvolvimento do capitalismo que, por sua vez, impulsionou o empreendimento das grandes navegações marítimas, promovendo então a expansão colonial e a criação de novos monopólios comerciais.

Ao analisar mais de perto o processo de urbanização influenciado pelo capitalismo, percebe-se os impactos da industrialização nas cidades, pois a partir do momento em que a produção fabril aumentava, maiores eram as concentrações espaciais da população e dos fluxos e fixos. Então, a partir da intensificação da produção industrial, tornada viável tanto pelo capital acumulado, como pelo desenvolvimento técnico-científico a que se denomina de Revolução Industrial, a urbanização tomou ritmos muito mais acelerados.

É importante lembrar que a urbanização via industrialização não deve ser tomada apenas pelo elevado número de pessoas que passaram, com isso, a viver em cidades, mas, sobretudo porque o desenvolvimento do capitalismo industrial provocou fortes transformações nos moldes da urbanização, no que se refere ao papel desempenhado pelas cidades, e na estrutura interna das cidades.

Sposito (2004) afirma que ao falar de urbanização, Manuel Castells fala de uma produção social das formas espaciais, para tentar entender as relações entre o espaço construído e as transformações estruturais de uma sociedade. Portanto, o que se verifica é que as cidades mudam efetivamente, recebendo reflexos e dando sustentação a essas transformações estruturais que estavam ocorrendo em nível do modo de produção capitalista, mudando assim, o espaço que passa a ser produzido socialmente para atender a esta nova realidade.

Este crescimento das cidades, na maioria das vezes, tornou central a área antes compreendida por todo o núcleo urbano, formando-se ao seu redor uma faixa nova, considerada periferia. Em muitos casos, as cidades não cresceram de forma conseqüente; houve sim, uma espécie de inchaço da malha urbana, gerando algumas melhorias, mas também, vários problemas.

A falta de coleta de lixo, a falta de rede de abastecimento de água e rede de esgoto, moradias apertadas, foram conseqüências de um crescimento inconseqüente que acontecia nas cidades que eram palco das transformações econômicas, sociais e políticas.

De acordo com Mumford (1998), até o século XIX havia certo equilíbrio de atividades dentro das cidades. Porém, com a mudança dos trabalhos manuais urbanos organizados para a produção fabril em larga escala, houve uma transformação das cidades industriais em sombrias colméias.

Como testemunho da imensa produtividade da máquina, os montes de lixo e detritos alcançavam proporções de montanhas, ao passo que os seres humanos sobreviviam muitas vezes em condições inaceitáveis, trabalhando demasiadamente e morando, em sua maioria, em locais sem as condições mínimas de habitabilidade.

Em todos os bairros, os antigos princípios de educação aristocrática e cultural rural, segundo Mumford (1998), eram substituídos por uma devoção unilateral ao poder industrial e ao sucesso pecuniário, algumas vezes disfarçada de democracia. Fato que “homogeneizaram”, em certa medida, não somente a forma de produzir a cidade como também os problemas dela decorrente.

Ainda de acordo com Mumford (1998), o industrialismo, a principal força criadora do século XIX, termina por contribuir na produção de um dos tipos mais degradados de ambiente urbano e, na verdade, até mesmo os bairros das classes

dominantes eram imundos e congestionados. Então, a nova cidade ensinava para o urbanista o que se deveria evitar.

Talvez, o fato mais importante de toda a transição urbana tenha sido o deslocamento de populações que ocorreu no planeta, acompanhado pela espantosa ascensão no índice de crescimento demográfico de varias regiões. O generalizado aumento dos números fez-se acompanhar por uma transferência dos excedentes para as cidades e por um imenso alargamento da área dos centros maiores. É possível perceber que a urbanização aumentou quase em proporção direta à industrialização, ou seja, quanto mais produção nas cidades, maiores eram as áreas ocupadas.

As aldeias se expandiam e transformavam-se em cidades, as cidades em metrópoles. O número de centros urbanos multiplicava-se e percebeu-se com isso que os homens os construía aceleradamente, sem nenhum planejamento, tendo sido este um período de vasta improvisação urbana. Mais uma vez, é possível verificar uma semelhança entre as ações da urbanização que ocorreu inicialmente na Europa e o que ocorreu no Recife, ressaltando-se a questão da improvisação.

Porém, enquanto este processo ocorria, uma decomposição bastante rápida estava acontecendo em uma outra parte do ambiente: destruíam-se florestas, minavam-se solos; espécies animais inteiras eram praticamente varridas da face da Terra. Por isso, essa decomposição não teve lugar apenas no ambiente urbano, mas também nas áreas situadas em torno dos rios que correm para os grandes e médios centros urbanos que conheciam o crescimento industrial.

Este processo de urbanização, muitas vezes enaltecido por algumas de suas ações, gerou, vale reiterar, conseqüências não tão positivas também para o meio ambiente, tais como acúmulo de lixo nas ruas, excesso de pó e fumaça no ar, rios

servindo de esgotos a seu aberto, ou seja, resultados de um crescimento não planejado.

A fábrica se instalava nos melhores lugares e, normalmente, próximo a uma via aquática, pelo fato da necessidade de se avizinhar de grandes quantidades de água a fim de usá-las no processo de produção. O rio ou canal tinha ainda outra função importante: era o mais barato e mais conveniente lugar de despejo de todas as formas solúveis ou semi-solúveis de detritos (MUMFORD, 1998).

O resultado disto tudo foi o envenenamento da vida aquática, destruição dos alimentos, poluição da água, que passava, assim, a ser imprópria para banhos. Apenas muito tempo depois, algumas cidades começam a repensar este processo e a buscar alternativas e soluções para os problemas gerados por estas ações anteriores.

De acordo com Hugh Miller (apud MUMFORD, 1998, p. 497):

(...) O rio infeliz – que poucas milhas acima é um belo curso de água, com árvores a pender sobre as suas margens e franjas de relva verde a delinear as suas barrancas – perde a sua categoria ao passar por entre moinhos e usinas. (...) Até certa extensão, ele continua correndo, consideravelmente menos um rio do que uma corrente de dejetos líquidos.

Estas modificações no ambiente aconteciam em prol do progresso e pouco era pensado em termos de resultados negativos para o meio ambiente, o importante era produzir e “evoluir”. Hoje, as cidades, pagam por estas ações realizadas de forma inconseqüente e sem o menor planejamento.

Traçando um paralelo com o presente estudo, observa-se que estas mesmas situações foram enfrentadas pela cidade do Recife, quando da sua formação, e que ainda hoje sofre com as conseqüências de um crescimento urbano inconseqüente; embora o “industrialismo” no Recife não tenha acontecido da mesma maneira como na Europa em função de suas especificidades histórico-geográficas.

O modo de vida, nas cidades brasileiras, é marcado por fortes desigualdades sócio-espaciais; o que é perfeitamente observado nas áreas da cidade. As favelas e até as sub-habitações feitas, em sua maioria, com restos de materiais, sem infraestrutura digna, ocupando imensidões urbanas em todo o território nacional são uma permanência.

Busca-se então, conhecer os aspectos que levaram a formação do ambiente urbano no Recife com vistas a identificar os fatores mais relevantes e singulares nesta produção do espaço urbano, para compreender as formas que a cidade foi tomando ao longo dos tempos, e entender de que forma o ambiente urbano foi moldado, ou seja, como o Recife foi se estruturando em torno de aspectos, ora sociais, ora políticos ou naturais, e assim geram o traçado inicial da cidade do qual o rio Capibaribe faz parte.

1.2 Processo de Urbanização e o Ambiente no Recife

Ao compreender qual foi o sentido do processo de urbanização de uma forma geral, pode-se tentar compreender de que forma o espaço no qual se encontra inserido o objeto deste estudo foi sendo transformado ao longo da sua história de formação.

Então, a partir de um olhar sobre a cidade do Recife e sua história, é possível perceber como seu espaço foi construído e como a sociedade foi tecendo o seu cotidiano, além de compreender, sobretudo, o modo como a sociedade recifense relaciona-se, através dos tempos, com o referido rio.

A referência mais antiga sobre o Recife¹ é de 1537, no Foral de Olinda, como um povoado onde viviam pescadores, marinheiros e mercadores em torno de uma ermida, a de São Pedro Gonçalves, chamada de Corpo Santo e que fazia parte do território de Olinda até a Carta Régia de 19 de Novembro de 1709.

Segundo alguns, este fato de ser uma vila de pescadores é um pouco incerto, pois, segundo Menezes (1999), não seria muito próprio dizer que a origem da povoação foi um núcleo de pescadores, pois eram poucos os pescadores portugueses. Contudo, seria correto afirmar que as atividades econômicas naquela época eram essencialmente de marítimos e portuários, ou seja, de gente que mestrava barcaças e veleiros e dos que se ocupavam de carregar e descarregar os veleiros.

O que se sabe ao certo é que, primitivamente, a povoação do Recife compreendia a área propriamente portuária, o que hoje é chamado de Recife Antigo e esta função portuária foi a de maior dinamismo e superaria muitas condições desfavoráveis ao estabelecimento humano.

Na península situada em frente ao ancoradouro natural, no delta do Capibaribe, surge espontaneamente essa povoação. Área privilegiada, com uma profundidade que permitia a entrada de naus de maior calado, era então, o caminho natural para a várzea do Capibaribe.

Ainda no primeiro século de colonização, os rios que desembocavam no Atlântico, foram ocupados pelos colonizadores, surgindo novas áreas de moradia e, segundo Villaça (1998), nenhuma outra metrópole brasileira desenvolveu com seu

¹ Como já mencionado, o seu nome surge a partir de um aspecto natural, ou seja, da muralha de arrecifes que faz parte da configuração do seu relevo. Arrecife é a forma antiga do vocábulo recife, ambos originários do árabe *ar-raçif*, que significa calçada, caminho pavimentado, linha de escolhos, dique, paredão, cais, molhe.

rio relações tão profundas e variadas – econômicas, sociais e culturais – como as que o Recife estabeleceu com o Capibaribe.

Para os senhores de engenhos era mais fácil descer sua produção pelo Capibaribe até a foz e embarcar no ancoradouro ali existente, do que subir o Beberibe – outro importante rio da cidade – para embarcar a sua produção no porto do Varadouro, em Olinda. Essa penetração de engenhos para o interior, provocava a formação de pequenas povoações que ofereciam aos habitantes dos engenhos os serviços menos especializados e que não podiam ser demandados em Olinda, por causa da distância.

Para o Recife, esse rio foi, no caso da história da sua formação sócio-espacial, uma importantíssima via de transporte, local de intensa atividade de lazer e de tratamento de doenças e ainda fonte de abastecimento de água, inicialmente vinda de Olinda, do rio Beberibe.

Para entender melhor o processo de formação sócio-espacial do Recife, é importante observar o que Lins (1982) comentou sobre suas origens, relacionadas com o sítio geográfico. Ela mencionou que as mais remotas notícias do aglomerado que daria origem ao Recife é de Gabriel Soares, quando em 1587 falou da existência de um povoado que se fazia assinalar por uma ermida – a do Corpo Santo – edificada numa ponta de areia. Duzentos e cinquenta anos mais tarde, segundo a mesma autora, Charles Darwin ressaltaria uma cidade que foi construída sobre bancos de areia estreitos e baixos, sendo separados uns dos outros por canais de água salgada.

O sítio urbano do Recife é, pois, constituído de bancos de areia, cordões litorâneos arenosos ou restingas, associado tudo a pântanos de água salobra, manguezais, ou seja, o estuário afogado comum dos rios Capibaribe, Beberibe e

Tejipió. Então, segundo Lins (1982) Darwin teria duvidado da existência em todo o mundo de outra estrutura natural que apresente aspecto tão artificial, tal como o Recife.

Pode-se afirmar que o Recife fica encaixado entre os outeiros de Olinda e Guararapes que formam uma espécie de anfiteatro de colinas esculpidas nos sedimentos cenozóicos da Formação Barreiras, colinas cujo semicírculo contém aquilo conhecido como “baía entulhada do Recife”, ou seja, uma planície aluvial flúvio-marinha sucessivamente alargada, enchida e drenada ao sabor das transgressões e regressões marinhas durante o Quaternário (LINS, 1982).

Então, o entulhamento de que resultou a planície do Recife fez-se às custas de sedimentos ora fluviais ora marinhos. Construtores e fixadores de solo, os mangues desempenharam um papel importante, embora intermitente, posto que se observava Capibaribe acima, restos de manguezais na altura da Jaqueira, onde chegam, sem dúvidas, influências salinas da maré.

Perfurações do subsolo da planície para estaqueamento de fundações de edifícios revelaram colunas sedimentares em que se sucedem ciclos de deposição dos materiais indicados. A esses mecanismos naturais de sedimentação, ao longo do processo de construção da cidade, acrescentam-se os aterros como eixos de ampliação setoriais da área urbanizável; com isso o leito do Capibaribe começou bem cedo a ser estreitado (Figura 01).

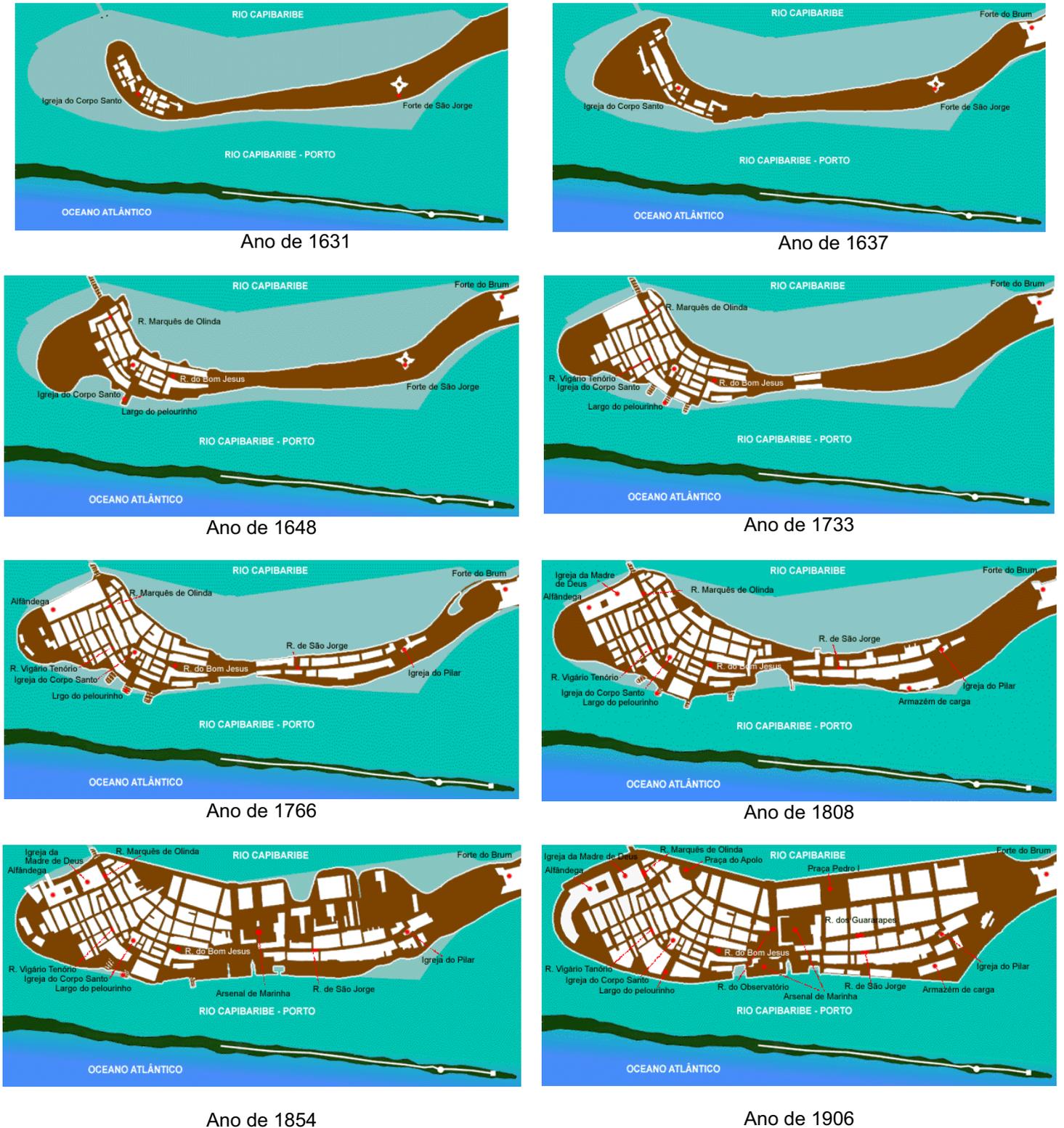


Figura 01 - Bairro do Recife no período de 1631 a 1906
 Fonte: José Luiz Mota Menezes

Diversos foram os aterros, como o que ocorreu para a construção da Faculdade de Direito, transferida de Olinda no Governo do Conde da Boa Vista, para

o Recife; além do aterro que ocorreu para a implantação do Parque Treze de Maio, o qual foi ajardinado com a erradicação de parte significativa dos mangues.

Alguns outros aterros de dimensões consideráveis e de não menor desempenho na ampliação do espaço construído foram os que ligaram por sobre várzeas canavieiras a Madalena à Caxangá (Avenida Caxangá), ou o que, pela Avenida Cruz Cabugá, ponte da Tacaruna e ponte Duarte Coelho, serviu de suporte à antiga linha de bondes elétricos entre Recife e Olinda.

Durante a ocupação flamenga, várias obras de aterro continuaram a concorrer, com retificações fluviais e com a abertura de canais; tanto que o confisco de imóveis dos Judeus era justificado, no inventário realizado após o domínio holandês, pois diziam que eles entupiram e furtaram do rio os ditos chãos. (LINS, 1982)

As dificuldades de drenagem da planície foram ocasionadas pelos furtos que a população fazia ao rio e que se agravaram progressivamente até os dias de hoje, fato que é comprovado pela história repleta inundações – as cheias – na cidade do Recife. Porém, desde a cheia de 1854, as colunas do Jornal Diário de Pernambuco já mencionavam os aterros como fator predominante de causa daquelas cheias, algumas das quais catastróficas. Nada, ou muito pouco, foi feito e o Recife ainda padece com as conseqüências destes atos.

As características de relevo (planície baixa) e a forma de ocupação dos espaços na cidade do Recife, negligenciando a construção de um sistema eficaz de drenagem, de fato favoreceram a ocorrência de inundações. Data de janeiro de 1632 o registro da primeira enchente do Capibaribe, levando à construção, em 1638, da primeira barragem no leito do rio para a proteção da cidade, o Dique de Afogados, que tinha mais de 2 km de extensão, onde hoje é a Rua Imperial.

No século XIX, o fenômeno continuou causando problemas ao Recife, como em fevereiro de 1824 e junho de 1842, até que, em 1854, houve a maior enchente do século XIX, atingindo praticamente todos os bairros do Recife. Derrubou a muralha que guarnecia a Rua da Aurora e parte do cais da Casa de Detenção, provocou o choque de embarcações e isolou completamente a cidade. Neste mesmo século, a saga se repetiu, ainda, em vários outros anos.

No século XX, após a enchente de 1966, em 17 e 18 de julho de 1975, acontecia aquela que foi uma das maiores calamidades de toda a história de Pernambuco. O Capibaribe desaguou no Recife uma vazão estimada em 3.400m³/s, cinco vezes superior à máxima então suportada pela calha do rio. Com 8,5 metros acima do seu nível normal, as águas do rio encobriram cerca de 80% das áreas baixas da cidade, além de também atingirem outros 25 municípios do estado. Só no Recife, 31 bairros, 370 ruas e praças ficaram submersos, quase todos os hospitais e 40% dos postos de gasolina da cidade foram inundados, e o suprimento de energia elétrica foi cortado em 70% da área do município. Por terra, o Recife ficou isolado do resto do país durante dois dias².

Recentemente, em agosto de 2000, a Região Metropolitana do Recife e algumas cidades do interior sofreram os efeitos de fortes chuvas (300mm em 3 dias, na RMR) que deixaram um saldo de 22 mortos, 100 feridos e mais de 60 mil desabrigados (Figura 02).

² Quando as águas baixaram no dia 21 de julho e a população começava a retomar a sua vida, o pânico tomou conta das ruas do Recife, em decorrência de um boato de que a barragem de Tapacurá havia ruído e que a cidade seria arrasada pelas águas em poucas horas.



Figura 02 - Algumas das enchentes no Recife
Fonte: JC on line

Pode-se afirmar que esses acontecimentos foram, em parte, conseqüências da forma como a população se relacionou com o seu rio desde o momento em que começou a subtraí-lo para dar lugar ao processo de crescimento urbano.

Voltando ao percurso histórico, percebe-se que no final do século XVIII e na primeira metade do século XIX, o Recife já tinha incorporado a chamada “várzea do Capibaribe”, ou seja, toda a extensão que sai da Boa Vista e da Madalena até a Caxangá e a Várzea propriamente dita, subindo o rio e retalhando os antigos engenhos.

Um pouco antes da aparição das maxambombas³, o tráfego de canoas era a comunicação habitual entre Recife e Olinda, sendo este transporte hidroviário, bastante desenvolvido no Recife, tendo o Capibaribe como uma importante via, principalmente ligando, com a ajuda do Beberibe, o Recife à Olinda.

Este fato fez surgir, antigamente, casas comerciais da avenida que hoje é a Dantas Barreto, tendo na parte posterior trapiches lançados sobre o rio. Hoje,

³ Serviços de trens suburbanos, instalados em 1871 (ANDRADE, 1979).

percebe-se que praticamente toda a faixa compreendida entre a retaguarda desses armazéns e a Rua do Sol foi subtraída ao Capibaribe.

Faz-se relevante observar que, do ponto de vista da estruturação do espaço intra-urbano, o uso do rio como hidrovía foi importante não apenas como via de transporte, mas também como ponto de transposição, os pequenos “portos”.

Então, a partir apenas de meados do século XIX, com o desenvolvimento dos caminhos e do transporte terrestre, é que o uso das canoas começou a declinar. Porém, alguns destes “portos” conseguiram sobreviver até meados do século XX apenas como passagem.

Esses são pontos situados ao longo do rio onde há serviços de travessia de uma margem a outra, através do uso de canoas e que muitas vezes é o sustento de muitas famílias. A este respeito, não é possível esquecer de que, no processo de formação sócio-espacial do Recife, sempre houve a presença de muitas famílias pobres que se utilizam de táticas as mais diversas a fim de sobreviverem na cidade.

Em alguns espaços como no Cais da Jaqueira (Foto 01), foram feitas algumas reformas que melhoraram um pouco o aspecto do mesmo, na parte superior do cais. Porém, no que se refere à estrutura de acesso aos barcos que fazem a travessia, ainda existem melhorias a serem feitas.



Foto 01 - Cais da Jaqueira
Fonte: Prefeitura do Recife / 2004

Ainda hoje é possível encontrar algumas outras passagens em uso (Foto 02), como é o caso da passagem realizada a partir deste Cais da Jaqueira, onde existe um canoeiro que faz a ligação com a outra margem do rio, principalmente, para dar acesso a um hospital que se encontra no Bairro da Torre, o Hospital Evangélico. Muito embora, como citado antes, o local ainda precise de melhorias estruturais que possam viabilizar esta travessia, no que se refere ao acesso à canoa, em ambas as margens.



Foto 02 – Canoas que fazem a travessia (Margem oposta ao Cais da Jaqueira)
Fonte: Marília Paes / 2006

Contudo, a importância do Capibaribe não se esgota no seu uso como via de transportes. Ele foi também um importante e original elemento de lazer, higiene e saúde pública.

De acordo com Villaça (1998), os médicos do Recife, por volta de 1758 concluíram que havia no uso de banhos do rio Capibaribe grande vantagem para debelar certa febre epidêmica. Nesta época, as grandes propriedades que ficavam às margens do rio foram sendo divididas e começaram a aparecer os sítios e chácaras.

Segundo Souto Maior e Silva (apud VILLAÇA, 1998, p. 213) “Waterton, que esteve em Pernambuco em fins de 1816, observou que do gosto pelo banho de rio

participava toda a população, ricos e pobres, jovens e velhos, estrangeiros e nativos.” É realmente notável a força desse costume que chegou ao ponto de introduzir um elemento democratizador na rígida aristocracia patriarcal pernambucana, libertando inclusive dentro de limites – a mulher da reclusão luso-muçulmana que ainda vigorava no Brasil na primeira metade do século XIX. A este respeito, foi mencionado que elas eram melhores mergulhadoras e nadadoras que os homens.

A população cresce ao longo do rio até mesmo por causa dos antigos engenhos que ali estavam instalados e que eram como núcleos de população, pois “contavam com cerca de 100 a 200 moradores cada um” (COSTA apud VILLAÇA, 1998, p. 214).

Com a abertura das estradas, as povoações situadas às margens do rio, que antes eram procuradas apenas como segunda residência, passaram a ser áreas de residência permanente. Alguns desses sítios, transformados em bairros, receberam os nomes dos antigos engenhos tais como: Torre, Madalena, Cordeiro, Monteiro e Apipucos, etc.

Três gerações de sistemas de transportes se sucederam naquele eixo, reforçando a estrutura urbana herdada do sistema anterior: o hidroviário, os caminhos por onde transitavam os ônibus e as estradas de ferro.

Pernambuco foi o segundo estado brasileiro a dispor de transporte ferroviário e em nenhuma cidade brasileira as elites se utilizaram desse transporte - as maxambombas - mais que no Recife. Ainda hoje é possível observar, no bairro das Graças, o Largo da Ponte d’Uchoa, que era uma estação da maxambomba (Foto 03).



Foto 03 – Estação Ponte D'Uchoa
Fonte: Marília Paes / 2006

Assim, no espaço urbano do Recife, as margens do Capibaribe, bem servidas de meios de transporte, firmaram-se como áreas privilegiadas, que possuíam vantagens de acessibilidade ao centro da cidade. Foi por isso que, ao longo do Capibaribe, fixaram-se grupos sociais pertencentes à elite sócio-econômica recifense. Porém, com o declínio do transporte fluvial e o advento dos caminhos de terra, as mansões que antes eram construídas com frente para o rio passam a sê-lo com frente para os caminhos.

Ainda assim, o vale do Capibaribe manteve-se, até à década de 1960, como a única área de grande concentração das camadas de alta renda da área metropolitana. Contudo, com o início do hábito do banho salgado, a partir da metade do século XIX, a população apresentou um sensível deslocamento para as praias de Olinda. Lá no século XX é que ela se desloca para o sul, ou seja, para Boa Viagem. Afirma-se, porém, que este hábito apenas se torna rotina em meados do século XX.

De acordo com Sposito (2004) é preciso entender que o espaço é história; e nesta perspectiva, a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, ou seja, produzidas

pelas transformações ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações.

Então, percebe-se que entender uma cidade hoje significa conhecer o seu passado; e, no caso do Recife, isto não é diferente, posto que é exatamente considerando as ações do passado que é possível traçar o melhor perfil inicial de relação entre a população e o Capibaribe no processo de formação do seu espaço.

A própria ocupação do Recife expressa certa singularidade, pois enquanto cidades como Rio de Janeiro e Santos desenvolveram o setor de concentração de alta renda inicialmente ao longo da orla oceânica, o Recife o fez, primeiramente, ao longo do seu rio.

E mesmo hoje, com a supervalorização dos setores oceânicos, a beira-rio do Recife mantém e ainda resgata o seu valor, fato esse comprovado pela forte especulação imobiliária no local, com a construção de prédios de luxo (Foto 04). Estes fatos permitem demonstrar a grande relevância do Capibaribe na formação sócio-espacial desta cidade.



Foto 04 – Prédios de luxo na Av. Beira-rio
Fonte: Marília Paes / 2003

Embora o rio Capibaribe tenha grande relevância na formação do ambiente urbano do Recife, de acordo com Andrade (1979), o crescimento do Recife na

segunda metade do século XIX, não pode ser analisado apenas através de sua expansão pela planície do delta do Capibaribe, é necessário também compreender a ampliação de sua função regional, de sua função de centro de comercialização de produtos agrícolas – do açúcar e do algodão e dos couros e peles – vindos do interior.

Não apenas a utilização do rio, como também a modernização de outros meios de transportes, fizeram com que o Recife pudesse realmente ocupar sua função de centro de escoamento e comercialização de produtos.

Segundo Rezende (2002), com a ampliação do comércio, construiu-se estradas, a ponte pênsil de Caxangá, o Teatro Santa Isabel, dentre tantas outras coisas criadas no governo de Francisco Rego Barros (1837 – 1844), o Conde da Boa vista, que usava como modelo para o seu governo o da cidade de Paris, onde havia estudado.

Este governo não conseguiu concretizar todos os seus planos, mas deu novos ares de modernidade ao Recife. Ruas foram numeradas e nomeadas, foi instalada a luz pública a gás, além da padronização de prédios dentro dos princípios europeus. As reformas não tiveram aceitação unânime e alguns resultados dessas mudanças não agradavam os mais nacionalistas, como novas maneiras de comer, vestir, falar e comportar-se em público, que quebravam antigas tradições.

Em meados do século XIX, o Recife era a terceira cidade do Brasil, com uma população de cerca de 50.000 habitantes e ainda possuía problemas urbanos do começo da sua história, pois ainda não tinha um sistema de água encanada e nem de esgotos. Por isso os grupos sociais mais ricos organizavam o seu abastecimento utilizando-se de escravos com canoas que navegavam pelo rio Capibaribe até o Riacho do Prata para pegar água potável. (REZENDE, 2002)

O Recife se expandiu e os seus arrabaldes ganhavam novos moradores, ao longo do rio Capibaribe. A Madalena, o Poço da Panela, Caxangá, Afogados, Várzea e Beberibe juntam-se ao núcleo básico da cidade. Os tempos modernos ampliaram a diversidade, os projetos de dominação da natureza, sobretudo dos rios e mangues, e instalaram o culto, às vezes cego, ao progresso.

São os contrapontos que fazem questionar o que foi a modernidade e até onde o apagar das tradições e a fragmentação da memória contribuíram para a crise do mundo contemporâneo e as tensas relações entre o antigo e o moderno.

As duas primeiras décadas do século XX observaram modernizações relacionadas com a expansão das práticas capitalistas. As palavras de ordem eram urbanizar, civilizar e modernizar e com isso apresentou períodos com desenhos urbanos distintos, criados a partir de ações como a construção de casas populares, além do aterro dos mangues para a abertura de ruas e avenidas.

No início da década de 1930, o Recife continuava apresentando sinais de modernização e se mantinha como uma cidade onde as águas determinavam muito a sua ocupação. A especulação imobiliária era alta, o que fazia surgir moradias denominadas de mocambos, sem as mínimas condições para se viver. Criam-se paisagens urbanas marcadas pela miséria em contraste com outras sofisticadas, com mansões ou prédios dos mais atualizados modelos arquitetônicos. Hoje, verifica-se isso em muitos trechos do rio Capibaribe (Foto 05).



Foto 05 – Contraste das moradias próximas ao Capibaribe
Fonte: Marília Paes / 2006

A cidade expandia-se para outras áreas multiplicando, assim, os lugares possíveis para a expansão do capitalismo, tendo sido instalado no governo de Sérgio Loreto, o polêmico processo de urbanização da praia de Boa Viagem e a conseqüente especulação imobiliária que ocorreu.

A preocupação com a cidade começou a fazer parte das discussões sobre a Modernidade quando a população cresceu de maneira assustadora, principalmente com a vinda de pessoas do campo para a cidade, em busca de uma vida melhor.

Houve uma tentativa de erradicação dos mocambos no governo de Agamenon Magalhães. No entanto, isso aconteceu sem alcançar o resultado esperado. O governo nomeou para prefeito Antônio Novaes Filho, em cuja administração foram feitas grandes modificações no centro do Recife, além da pavimentação de importantes vias de acesso como a Estrada de Beberibe, Estrada de Belém, a Estrada dos Remédios e a Avenida Caxangá.

É importante reiterar que, várias dessas obras, foram feitas a partir de aterros de mangues ou de áreas às margens do rio Capibaribe, que tiveram as suas características originais modificadas em prol da “modernização” da cidade.

Nas décadas seguintes o Recife recebeu mais pessoas vindas de cidades do interior do estado, aumentando ainda mais os problemas de moradia e provisão de serviços sociais. Com a erradicação de vários mocambos, na planície que se valorizava, a população começou a ocupar as colinas da zona norte, direcionada pelo governo. A cidade sofria intervenções do poder público e no Brasil o fascínio pela industrialização somava-se à grande abertura para o capital estrangeiro.

No Recife, além das reformas políticas e administrativas, a cidade ainda modificava o seu desenho urbano. Foram pavimentadas várias vias e outras foram alargadas, com a preocupação de facilitar o acesso aos subúrbios, muito embora estas modificações acontecessem sem nenhuma preocupação com relação aos impactos que estavam sendo causados ou às perdas culturais que estavam acontecendo, no que se refere aos prédios que eram demolidos para que as avenidas ficassem maiores (Figura 03).

Rua do Bom Jesus, século XIX



Cromolitografia de L. Krauss (1878 e 1885).

Rua do Bom Jesus, século XX - 1996



Foto de Wellington Dantas / 1996

Figura 03 – Modificações urbanas ocorridas no Bairro do Recife
Fonte: www.longoalcance.com.br/brecife/banco

A preocupação com a preservação patrimonial ganhou espaço no Brasil em 1930 e no Recife apenas em meados da década de 1970, criando-se a possibilidade de evitar que a memória da cidade fosse desfigurada de todo. Mas, no período entre

os anos de 1930 e 1970, muitas áreas históricas foram derrubadas em nome do que se chamava a época de “progresso”.

É importante observar que o espaço de uma cidade revela conflitos entre o antigo e o novo e as relações de poder que o compõem. Sendo relevante afirmar que nem sempre a modernização significa uma redefinição na qualidade de vida dos ocupantes do espaço urbano. Mas muitas vezes, uma forma de esconder as contradições, afugentando seus traços de miséria e desigualdade.

Observa-se que o próprio rio Capibaribe, muitas vezes, sofreu perdas irreversíveis em favor desta modernização e que muito do que ele significou para o Recife e para seus moradores ficou para trás, a partir do momento em que ele deixa de ser a principal via de geração ou escoamento das riquezas e espaço de lazer.

Assim, não apenas as autoridades locais, como também a própria população – aqueles que não precisavam do rio para o seu sustento – deram as costas ao Capibaribe e aos problemas que a modernização gerou para o mesmo. Percebe-se hoje, que as casas estão viradas para a rua e o que se vê de dentro do rio é quintal ou a lateral das casas (Foto 06).



Foto 06 - Casas na margem do Capibaribe

Fonte: Consultoria Projotec / 2002

Esse desinteresse para com o rio contribuiu para a sua degradação, na medida em que a própria população não o via mais como um aspecto singular da paisagem, com possibilidades para o entretenimento e o lazer.

A busca desenfreada pela modernização, sem qualquer preocupação com a singularidade dos lugares gera, muitas vezes, cidades destacadas da realidade do país a que pertencem e assim, muitas vezes, os próprios “cidadãos” não se identificam mais com o lugar onde moram.

Corroborando com o que foi citado, Yázigi (2001, p. 14) afirma que:

São essas e outras condições sociais que fazem a urbanização reproduzir o mesmo esquema em quase todas as partes, nivelando os aspectos morfológicos em detrimento de possíveis afirmações positivas de identidades espaciais (...) a par de uma renovação que não conservou o antigo, assiste-se a uma progressiva visibilidade da miséria, esta sim caracterizando a identidade de todos os lugares, tal o vulto que vem tomando.

É preciso valorizar o diferencial. No caso do rio Capibaribe, tem-se um rio que apesar de cortar uma cidade grande, ainda guarda aspectos naturais em suas margens, como os manguezais e outros tipos de vegetação (Foto 07 e 08).



Foto 07 e 08 – Vegetação às margens do Capibaribe
Fonte: Consultoria Projotec / 2002

Portanto, percebe-se que aqui, ainda não houve o “aprisionamento” do rio, através da criação de uma calha artificial, como já aconteceu em outras cidades do

mundo que possuem rios em seu traçado urbano. Em concordância com esse fato, a proprietária da empresa Catamaran Tours afirma:

Em Paris, a calha do rio é toda de cimento, você não vê nada de vegetação, você está numa calha de cimento e o rio fundo, então eu acho até mais bonito o passeio aqui, porque lá você tem que olhar pra cima pra ver alguma coisa, a noite se você for num barco que não tem aquelas luzes você não vê nada. Então, eu acho que o Recife sobre este aspecto é privilegiado, você tá vendo olhando ao lado (...) então, eu acho que tem tudo para fazer um passeio pelo rio até mais bonito, desde que a cidade fosse mais iluminada também, porque tiraram a iluminação das pontes. (Entrevista realizada em 05/07/06)

E não se pretende que o rio perca essas características as quais, aliás, ainda o diferenciam dos demais. Pelo contrário, é preciso ter cuidado, ao propor projetos de intervenção para que as ações não venham a destruir uma das singularidades positivas do Capibaribe e isso associado a um plano conseqüente de revitalização do seu curso. Somente assim é que ele poderá ser viabilizado para o uso turístico.

Ao falar em uso turístico de uma cidade, é importante ressaltar de que forma acontece a organização do espaço para receber tal função, além de destacar aspectos relevantes no que se refere à sociedade local, que precisam ser pensados ao desenvolver ações para esta atividade, envolvendo todos na função de tornar o turismo algo positivo para o lugar.

1.3 A Civilização, a Organização do Espaço e a Atividade Turística

A origem do termo civilização, segundo Yázigi (2003), se prende ao termo *civis* (cidadão, em Latim) estendendo-se para civilidade, cidadão, civismo, cidade e civilização, em oposição à barbárie ou à selva. Estados em que uma série de valores e construções inexistem por falta de cidades. Todavia, o conceito de civilização

pressupõe a organização de uma entidade do tipo Estado, cuja sociedade irradia força disciplinadora, estabelecendo variados valores.

Por isso, civilização não pode ser separada de cultura e, não casualmente, o termo política deriva de *polis* (cidade em Latim), estendendo-se para polícia, polidez ou ainda *urbs* (também cidade em Latim), derivando para urbanidade e urbanismo.

Percebe-se claramente a ligação entre estes conceitos e ainda é preciso considerar que civilização e civilidade não são a mesma coisa, nem esta última pode ser entendida apenas como boa educação. A civilidade torna-se uma exigência do processo civilizatório e, no caso particular das cidades, o comportamento esperado dos cidadãos que nela vivem. E quando a civilidade não consegue se impor como acordo de cavalheiros, acaba (em alguns lugares do mundo) se impondo como instituição obrigatória, ou seja, a civilidade é imposta em prol do interesse comum – diferente da boa educação que não necessita de imposição.

Em suma, a civilidade sob forma de educação ou de instituição se revela indispensável à civilização no fato urbano, porque sua ausência pode gerar graves problemas no espaço urbano, tais como aqueles relatados nas seções anteriores deste capítulo. Por isso, no Brasil, país com mais de 80% da sua população vivendo em cidades e regiões metropolitanas, urge enfrentar um terrível desafio, que é o de garantir civilização com tantos problemas não resolvidos.

Chega a ser até irônico, que a cidade, que está na origem das civilizações, padeça de sua própria invenção. Assim, a urbanização implica vários tipos de construções físicas e normativas e nas cidades a convivência exige novos tipos de normatizações com o território e seu uso, na falta das quais, a barbárie se instala e se reproduz.

Segundo Yázigi (2003, p. 08), a oferta do lugar turístico no Brasil tem se pautado naquilo que é mais fácil, visto que natureza e sol são dádivas não trabalhadas pelo homem. Por outro lado, houve negligência quanto ao espaço urbano em nome do progresso. Por si só, este espaço, se construído de modo conseqüente, poderia ser motivo de permanência mais prolongada e de deleite cotidiano do residente, embora ainda haja tempo para recuperar o seu potencial.

Enquanto isso, o que se percebe é uma proliferação de *resorts* com modelos *all inclusive*, como uma tentativa de suprir as carências deixadas pela falta de organização de alguns espaços urbanos. Assim, a cidade continua mal cuidada e apesar da atividade turística ser, muitas vezes, o ponto de partida para avaliar a organização do território, sabe-se que a dignidade de um lugar deve ser concebida, antes de tudo, para o seu habitante.

As civilizações mais antigas, quando descobertas pelo turismo, já haviam produzido para si mesmas uma construção secular e firme; e o turista quando as procura hoje não busca apenas um elemento e sim uma integração de vários aspectos do seu espaço urbano. Assim, se o clima muda e a chuva aparece, o turista não se retira da localidade no mesmo momento, pois existem diversos fatores que justificam a presença do mesmo naquele local e não apenas os aspectos naturais.

Existe uma máxima de que tudo que é bom para o habitante, também o é para o turista, porém Yázigi (2003) a contesta, afirmando que, ao olhar por um novo prisma, nem tudo que é bom para o residente serve na mesma intenção ao turista. Então ele afirma que todo cotidiano dignificante para o residente e engajado no processo civilizatório é bom para o turista se permitir interpenetrabilidade do

movimento turístico com a totalidade do lugar e do mesmo modo alguns poderão afirmar que nem tudo que é bom para o turista pode ser para o residente.

Percebe-se que muitas vezes a população já se encontra indiferente a certos problemas que para os turistas podem ser inaceitáveis, ou por outro lado, coisas que para o turista possam parecer pitorescas e diferentes, para a população podem ser motivo de revolta e indignação.

Por isso, acredita-se que o importante é tentar garantir o máximo possível de coerência entre as ações realizadas para o turismo e ações em prol da sociedade local. Portanto, sem a construção de civilização não pode haver turismo consistente e muito menos se viver em ascensão.

É importante perceber que o desenvolvimento local é sempre limitado se o todo não for trabalhado em tudo aquilo que se encadeia e uma das percepções é que o turismo é incompatível com a miséria (algo além da pobreza) e que este problema está no cerne de uma questão social. Procura-se, então, falar de uma tentativa de, ao menos, tornar o lugar em que se vive e que se deseja realizar a atividade turística, um pouco civilizado.

Portanto, para construir uma maior ligação entre os temas abordados neste capítulo, afirma-se, mais uma vez, que para a atividade turística existir e permanecer em um lugar como fonte geradora de emprego e renda e ainda se desenvolver de maneira correta e sem agredir os aspectos sócio-ambientais do lugar, é preciso garantir um mínimo de estruturação do espaço para que a mesma aconteça.

Ao falar de estruturação do espaço, principalmente em países em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, fala-se da necessidade de existir uma intervenção conseqüente do poder público para poder garantir um mínimo de infraestrutura nos espaços urbanos; e, assim, caberia à população, que convive

diariamente com aquele espaço, um mínimo de civilidade, seja ela imposta ou não, para que o espaço urbano possa ser preservado e valorizado como um bem daquela sociedade.

A atividade turística, de uma forma geral, deve contribuir com estas estruturações a partir do momento em que se sabe que o turista paga para ver coisas bonitas e lugares que lhes concedam um mínimo de segurança e informação para poderem circular. Quando se pensa em desenvolver o turismo em certo lugar, sabe-se que é preciso estruturá-lo e precisa-se, para isso, de uma grande colaboração da iniciativa pública a fim de poder garantir a existência de uma infraestrutura material e imaterial de apoio à atividade.

Porém, quando a iniciativa pública não contribui para o desenvolvimento correto da atividade, observa-se acontecer exatamente o contrário, ou seja, o turismo não gera uma maior estruturação do local e ainda por cima, termina por contribuir com o aumento de alguns problemas sociais já estabelecidos na região e, muitas vezes, a atividade passa a ser vista como causadora, não apenas dos problemas a ela relacionados, como também torna-se culpada por tudo que ocorre de errado no lugar.

É extremamente importante, que o lugar do acontecer turístico esteja preparado para receber a atividade turística, aproveitando todos os seus benefícios, sem que para isso tenha que gerar uma monocultura do turismo⁴, o que seria extremamente negativo para a mesma.

Diante do exposto, cabe dizer que o uso turístico do rio Capibaribe deve ser pensado e concretizado no âmbito da complexidade dos elementos que contribuem para a formação sócio-espacial do Recife na sua totalidade.

⁴ Situação na qual um lugar passa a viver exclusivamente da atividade turística, abandonando suas atividades anteriores e tornando-se dependente de outros lugares.

Portanto, objetos e ações turísticas e sociais devem ser pensados e praticados como totalidade em permanente processo de totalização, como lembra Santos (1997).



ABORDAGENS SOBRE O RIO CAPIBARIBE E SUA PROBLEMÁTICA

Capítulo 2

CAPÍTULO 2. ABORDAGENS SOBRE O RIO CAPIBARIBE E SUA PROBLEMÁTICA

O Recife, já em suas origens, apresentou como visto anteriormente, uma forte relação com as suas águas. Ademais, a própria cidade surgiu de uma povoação fixada em frente a um porto natural, formado por uma série de rochedos situados próximos da costa ou a ela ligados. Esta muralha natural chamada de arrecife ou recife daria então nome a esta vila que, a passos largos, foi crescendo e tornou-se cidade, posteriormente suplantando a vila de Olinda que era, então, a mais importante da capitania de Pernambuco.

Um outro aspecto bastante relevante no que se refere à ligação do Recife com as suas águas é a presença marcante de outros rios em seu sítio geográfico. Mas foi a presença do rio Capibaribe que contribuiu, sobremaneira, à formação do seu traçado urbano; talvez, também, em função do fato de que este rio percorre as áreas mais valorizadas da cidade.

Ao longo dos anos, as populações recifenses foram ocupando as suas margens, primeiramente apenas para a construção de casas de veraneio ou de segunda residência; e, posteriormente, foi de extrema importância na formação da cidade e no desenvolvimento sócio-econômico de toda a população.

Com efeito, houve uma grande utilização do rio para atividades como transporte de mercadorias e passageiros, realização de competições de barcos e ainda como entretenimento através do uso do mesmo para banhos públicos.

É esta ligação direta e complexa, já apresentada anteriormente, do Recife com as águas do rio Capibaribe que fez e ainda faz deste rio um importante símbolo para toda a cidade e principalmente para os seus moradores, que não apenas registraram-no através de pinturas ou desenhos, como também o recitaram em

versos, sempre demonstrando esta íntima relação com este elemento tão marcante da paisagem recifense.

2.1 A História da Cidade, o Rio Capibaribe e o Seu Significado para o Recife

Como não se pode estudar um elemento da paisagem urbana fragmentando-o do processo histórico de evolução dessa paisagem, necessário ainda se faz retomar alguns fatos históricos, alguns já citados aqui, visando aos seus desdobramentos.

É de grande relevância para este estudo tentar analisar qual o significado que o rio Capibaribe⁵ teve e ainda tem para os recifenses. As origens desta cidade, já citadas anteriormente, mostram que de forma lenta e concreta, ela foi se estruturando e tomando o lugar da então Vila de Olinda, como principal área de efervescência social e comercial do estado de Pernambuco.

Porém, apesar da enorme quantidade de água que existia em seus rios, com seus manguezais, caranguejos e mariscos, havia ainda um sério problema de falta de água potável, de um abastecimento alimentar mais contínuo e, até mesmo, de madeira para ser utilizada como lenha.

A despeito destes problemas, o Recife cresce, justamente, através das suas atividades mercantis, tendo tido o porto como garantia de ligação com o vasto mundo, já que este porto servia como saída da produção açucareira e entrada de tantas outras mercadorias oriundas, sobretudo, das nações de capitalismo avançado.

⁵ A etimologia da palavra Capibaribe aponta a sua origem para a língua tupi, na qual *caapiuar-y-be* significa *rio das capivaras* ou *rio dos porcos selvagens*.

A cidade se torna, então, um lugar de comércio e a prosperidade do porto estava intimamente ligada à boa situação inicial da Capitania de Pernambuco. Era o Recife, então, um porto por excelência, o de maior movimento da América Portuguesa, escoadouro principal das riquezas da mais promissora de todas as capitanias: Pernambuco.

Já naquela época, os ideais do mercantilismo afluíam e, portanto, media-se a riqueza das nações pelo sucesso da sua balança de pagamentos, com o êxito das exportações. A evolução do Recife fazia jus a essa questão, pois guardava em seus armazéns grandes quantidades de caixas de açúcar, mercadoria preciosa e que era ambicionada por outros povos, levando a cidade a investir em um sistema de segurança para evitar as invasões estrangeiras.

Em 1578 houve a necessidade de investir na construção de uma fortaleza para proteger o Recife, e então foi construído um sistema de fortins e pode-se concluir, a partir desse forte esquema de segurança montado pela metrópole portuguesa, que o porto, com seus arrecifes, era um local estratégico para a realização de negócios. Então, a simples povoação foi se transformando e se expandindo, com as atividades comerciais ganhando espaço e, por isso, algumas melhorias e serviços foram feitos.

Os seus rios foram de fundamental importância para esse crescimento econômico. O Capibaribe, por exemplo, servia como elo de ligação entre as áreas produtoras de açúcar e o porto do Recife. Este foi, portanto, o primeiro grande significado do Capibaribe para o Recife.

Segundo Menezes (1999), o Recife é uma cidade roubada ao rio e ao mar. A partir da colônia ligavam-se os povoados que mais tarde tornar-se-iam subúrbios graças aos barcos a vela, às canoas a vara e aos botes a remo. Portanto, era assim

que a cidade fazia circular as mercadorias, sobretudo o açúcar e a água potável, pelas estradas naturais, os seus rios.

A prosperidade do Recife despertou a cobiça da Holanda, que voltou suas atenções para o açúcar, produzido por 121 engenhos e exportado através do porto. Então, em 14 de fevereiro de 1630, utilizando a maior esquadra que até então cruzara a linha do equador, formada por 65 embarcações e 7.280 homens, os holandeses vieram se instalar na capitania de Duarte Coelho, desembarcando na praia de Pau Amarelo, dando início assim à invasão holandesa, que decerto foi aguçada, em grande parte pelo açúcar produzido, levando a um período de 24 anos de ocupação.

Durante esses 24 anos de ocupação holandesa, passou o Recife de povoação acanhada do século XVI e início do século XVII, à capital do Brasil Holandês. Assim, o nome Povo dos Arrecifes era coisa do passado, sendo o primitivo porto disputado até pelos governadores que pretendiam ocupar o Palácio de Friburgo, construído pelo Conde Nassau, deixando de prestar assistência a então sede da Capitania, Olinda.

A riqueza súbita dos habitantes do Recife, que foram apelidados de Mascates pelos naturais de Olinda, fez do antigo porto um núcleo de progresso. Então, no governo de Sebastião de Castro Caldas (de 1707 a 1710) o primeiro governador nomeado por D. João V, de Portugal, possuidor de nítido partidarismo em favor dos mascates, foi o Recife elevado à categoria de vila. Com o nome de Santo Antônio do Recife, por carta régia de 19 de novembro de 1709, foi instalada a nova vila.

Falar deste período de ocupação é falar também do rio Capibaribe, pois a ocupação holandesa revelou tanto perdas, quanto ganhos para o Recife e foi exatamente às margens do Capibaribe que várias transformações ocorreram. É

interessante fazer apenas, uma importante ressalva, no que se refere às construções realizadas pela equipe do governante João Maurício de Nassau, ou Conde Nassau-Siegen, no Recife ocupado pela invasão holandesa, que passou, inclusive, a ser chamado, em homenagem ao seu gestor, de *Mauritsstad* ou Cidade Maurícia.

Neste período, foram feitas inúmeras alterações no traçado urbano da cidade e realizadas várias construções e, dentre estes feitos, destaca-se a construção, no ano de 1644, de duas grandes pontes: uma que ligava o atual Bairro do Recife ao Bairro de Santo Antônio, com 259 metros de comprimento e a outra medindo 318 metros e ligando o Bairro de Santo Antônio ao continente, onde hoje se localiza o Bairro da Boa Vista.

Passada esta fase de grandes acontecimentos, sejam eles considerados hoje em dia, bons ou não, o que se garante é que, após a expulsão dos holandeses, o Recife havia sofrido grandes transformações urbanas e urbanísticas que, de certa forma, valorizaram a presença do rio na sua paisagem. Muito da influência holandesa perdura, calcada no elo entre as águas e as construções, até os dias atuais e foi de suma importância a contribuição dada para a urbanização do Recife, portanto percebe-se que havia acabado um período, mas ficaram as suas marcas.

Na segunda metade do século XVIII, descobre-se um outro Recife, com relações ainda mais intensas entre o rio Capibaribe e as suas populações, pois é neste momento da história que a população passa a ocupar realmente as margens do rio, atraída além de outras coisas, pela beleza da paisagem e para buscar nas águas deste rio a cura para algumas enfermidades, pois, como já mencionado, dizia-se que o Capibaribe tinha propriedades curativas nas suas águas.

Nesta época ainda não havia o costume do banho de mar nas praias, então era o rio o grande atrativo para a prática do lazer. Além disso, a população utilizava o seu curso para realizar mudanças, passear de canoa ou de botes. Portanto, a beleza paisagística e o uso das águas para o lazer constituíram outros importantes significados do rio para os recifenses.

As margens do rio começaram então a ser ocupadas, com a construção não apenas de casas de veraneio, como também de casas de residência fixa. Muita casa-grande de sítio, muito sobrado de azulejo, todo casario ilustre da Madalena - que hoje dá as costas para o rio - foi edificado com a frente para a água. Com esse processo de ocupação das margens do Capibaribe, foram surgindo vários engenhos, sítios e chácaras que indicavam novas áreas para descanso e lazer, notadamente uma mudança de hábito da população, gerando um afastamento do porto.

Nos séculos XVIII e XIX, observava-se que a construção das casas voltava-se para o rio, suas fachadas eram na direção das águas do rio e possuíam em sua maioria, um pequeno porto. Era comum as pessoas sentarem-se à beira do rio para conversar, tomar banho e ainda faziam a travessia de um lado ao outro em canoas.

As pontes que fazem hoje a comunicação com os diversos bairros da cidade estabeleceram novos espaços no desenho urbano ao longo do rio. No século XIX, como era costume da época, o uso da água desse rio para banhos públicos e as estações de veraneio, suscitaram as primeiras casas de banho. Estas eram utilizadas para o divertimento da população recifense e dos visitantes, sendo também, um excelente local para o tratamento de doenças.

O Capibaribe, ao longo dos séculos, foi, portanto, de extrema importância no desenvolvimento sócio-econômico da cidade, uma vez que se encontra intrinsecamente ligado ao solo urbano da cidade do Recife. Cidade que passou de

um pequeno núcleo urbano com a ocupação das várzeas do Capibaribe para uma metrópole regional, graças à fixação e ao conseqüente aproveitamento dos espaços dos rios, lagoas e mangues pela ação antrópica.

Posteriormente, já em meados do século XX, como veremos mais adiante, o Capibaribe passou a ter um outro significado: o de acúmulo de dejetos sólidos e líquidos do processo de crescimento industrial. Desta vez, um significado bastante negativo, em função de um “processo” que negligencia o bem-estar do homem e do seu ambiente de vida.

2.2 Alguns Aspectos Físicos do Rio Capibaribe

Somente para reforçar o conceito de totalidade, faz-se mister considerar que o rio Capibaribe faz parte de uma realidade muito mais ampla do que a sua área estuarina, onde se acha o trecho do objeto desta pesquisa.

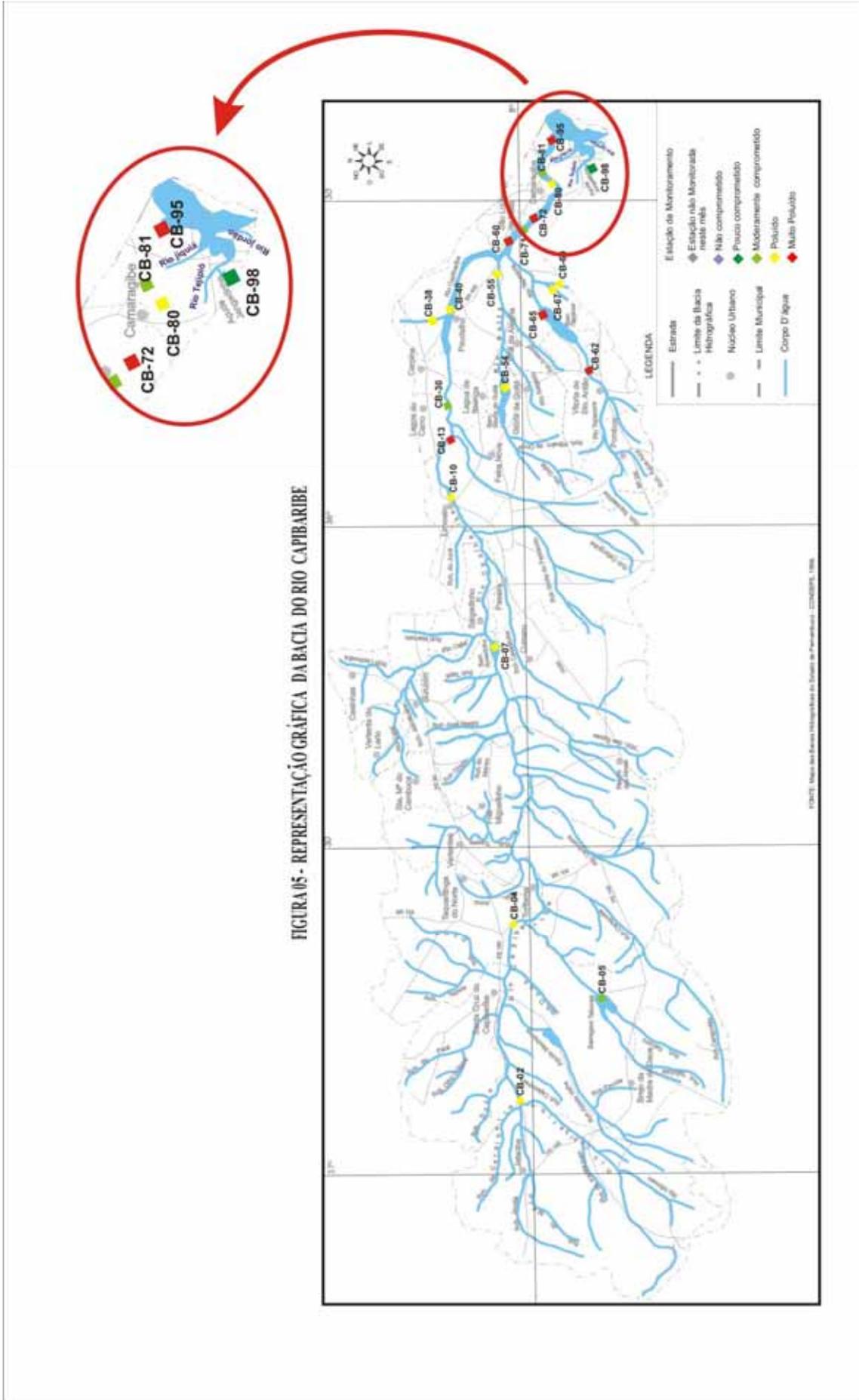
A Bacia Hidrográfica do rio Capibaribe situa-se totalmente no estado de Pernambuco (Figura 04). Esse rio nasce na Serra da Jacarará, nos limites dos municípios de Jataúba e Poção. Possui um curso de aproximadamente 270 km até seu estuário.

Sua bacia ocupa uma área de 7.557,4 km² e drena terras dos municípios das seguintes microrregiões: microrregião do Vale do Ipojuca, microrregião do Alto Capibaribe, microrregião do Médio Capibaribe, microrregião de Vitória de Santo Antão e microrregião do Recife. (ALECRIM, 2003)



Figura 04 - Situação da Bacia do Capibaribe
Fonte: adaptado de SPPODUA

É a maior bacia hidrográfica do Agreste (Figura 05), abrangendo vários municípios e uma população de 1.328.361 habitantes (Censo 2000), dos quais 78,4% residem na zona urbana e 21,6% na zona rural.



Ele apresenta regime fluvial de características intermitentes nas porções alta e média do seu curso em função das estiagens; sendo perene somente na porção baixa, a partir do município de Limoeiro. Possui 74 afluentes sendo os principais, pela margem direita: rio do Mimoso, riacho Aldeia Velha, rio Tabocas, rio Fazenda Velha, riacho Doce, riacho Carrapatos, rio Cachoeira, riacho das Éguas, riacho Caçatuba, rio Batatã, rio Catunguba, rio Goitá e rio Tapacurá. Na margem esquerda destacam-se: rio Jataúba, rio Carabeira, rio Mulungu, rio Olho d'Água, riacho Pará, rio Tapera e riacho Doce, riacho Tapado, riacho do Manso, riacho Cajaí e riacho Camaragibe.

A sua bacia hidrográfica, apresenta um formato alongado, drenando uma área de, aproximadamente, 7.560 quilômetros quadrados, distribuídos em 42 municípios pernambucanos, entre eles: Toritama, Santa Cruz do Capibaribe, Caruaru, Gravatá, Vitória de Santo Antão, Pombos, Moreno, Surubim, Limoeiro, Carpina, Paudalho, São Lourenço da Mata e Camaragibe, além do Recife. Estima-se que só na Região Metropolitana do Recife, com cerca de 46Km² de área, 550 mil pessoas habitem o entorno do Capibaribe.

Na microrregião do Recife, a área estuarina do rio Capibaribe tem início nas proximidades da ponte da Caxangá, no bairro da Várzea e se estende até o centro histórico da cidade, banhando importantes bairros. Ao longo deste percurso, o rio bifurca-se em dois braços: o braço sul, antigamente chamado de rio dos Afogados e, hoje, reduzido a um braço morto (Figura 06) devido a aterros e o braço norte que conserva o mesmo nome e se dirige à sua foz.

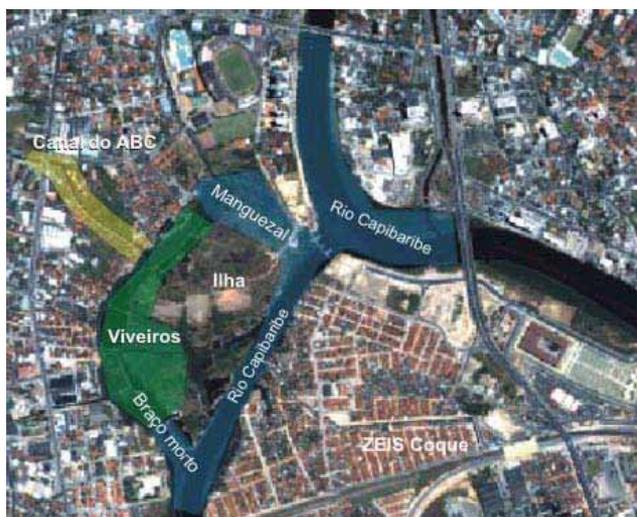


Figura 06 – Imagem aérea mostrando o braço morto do Capibaribe
Fonte: SPPODUA / 2005

Neste local, o rio novamente se divide em dois braços: o braço que segue em direção ao porto, passando sob a ponte 12 de Setembro, onde antes havia a Ponte Giratória, considerada a verdadeira foz e o outro braço que segue na direção norte-nordeste, unindo as suas águas às do rio Beberibe, desembocando no Porto do Recife.

A Bacia do Capibaribe apresentou, ao longo do tempo, como vimos no primeiro capítulo, uma gradativa modificação da sua calha no processo de urbanização do Recife, cedendo grandes espaços que foram sendo gradativamente conquistados por seus habitantes, dando origem aos bairros da Várzea, Caxangá, Apipucos, Monteiro, Poço da Panela, Casa Forte, Santana, Afogados, Torre, Capunga, Madalena, Ilha do Retiro, Derby, Coelhos, Boa Vista, Santo Antônio, São José, Ilha Joana Bezerra, Bairro do Recife e Pina.

Com relação aos aspectos da vegetação, ao longo do rio Capibaribe, pode-se mencionar que a cidade do Recife foi construída sobre um amplo estuário com registro histórico de longos trechos de mangue seguidos por vegetação de mata atlântica.

Do sistema manguezal, muito foi devastado, mas ainda é possível encontrar muitas áreas onde sua presença é forte. Além do fato de que, têm surgido programas de recuperação do mangue às margens do rio Capibaribe, dentre outros projetos que ainda serão relatados neste estudo.

Com relação à mata atlântica podem ser encontradas, ainda, pequenas manchas remanescentes, nos bairros da Várzea, Dois Irmãos e Curado. Quanto à vegetação ciliar associada ao rio Capibaribe, o que resta é um incipiente agrupamento de espécies, em sua maioria arbustiva, ao longo dos diversos braços do rio e outros cursos d'água que cortam a cidade.

Podem ser observadas áreas totalmente antropizadas, com ausência total de qualquer tipo de vegetação onde se instalaram edificações em palafitas que se projetam sobre o leito do rio ou edificações subnormais, que chegam à margem, mas também com construção de novos edifícios ou antigas residências com muro de arrimo instalado no limite da calha do rio.

Outras áreas apresentam esparsas ou longas populações de espécies arbóreas, em sua grande maioria de mangue branco (*Laguncularia racemosa*) em faixas estreitas, ora somente em uma das margens, ora nas duas margens do rio ao mesmo tempo.

É a permanência desses elementos naturais que nos faz entrever a possibilidade de recuperar uma paisagem inerente a um sítio urbano particular no Brasil; a qual poderá sustentar o uso turístico do Capibaribe.

2.3 Aspectos Sociais da Ocupação das Margens do Rio Capibaribe: uma questão ambiental mais ampla

De acordo com David Clark (1991) as diversidades social e espacial na área urbana, hoje, parecem ser uma conseqüência inevitável e necessária de um modo de produção capitalista. E, no contexto de um capitalismo perverso, a realidade sócio-espacial apresentar-se-á com fortes desigualdades em termos de modos de vida.

Portanto, ainda de acordo com Clark, a estrutura interna das cidades pode ser caracterizada por anéis de status familiar, por cunhas de status sócio-econômico e por grupos étnicos. Todavia, no Recife, percebe-se uma mistura de classes onde se vê o contraste entre moradias de camadas muito diferentes, que se localizam muito próximas umas das outras.

Somando-se a isso, Carlos (1994, p. 50) afirma que:

A explicação da diferenciação espacial está no processo de reprodução das relações sociais que inclui a reprodução ampliada do capital. É preciso englobar necessariamente dois momentos: o processo de produção em si e o processo de troca no lugar e a partir desse processo que cria concretamente os laços entre os lugares, articulando-os no espaço global

Então, comparativamente, observa-se que a ocupação das margens do Capibaribe, no seu aspecto social, também seguiu e ainda segue esta tendência. As melhores áreas estão ocupadas por pessoas de famílias tradicionais, que já possuíam terrenos nos locais há muito tempo, ou por pessoas com excelentes condições econômicas que as permitem arcar com os custos de um imóvel que incorpora ao seu valor, o preço da especulação imobiliária que atualmente ocorre em alguns trechos ao longo do rio.

Porém, a pobreza e, principalmente, as desigualdades sociais, em função das condicionantes do modo de produção, constituem alguns dos principais problemas

do Recife, refletidos na paisagem dominada pelas favelas e aglomerados populacionais de baixa condição de vida.

É bastante fácil perceber, em sua área urbana, a criação não apenas das favelas, mas também de palafitas feitas com restos de materiais (Foto 09). Formas de moradias bastante precárias.



Foto 09 – Palafitas às margens do Capibaribe
Fonte: Consultoria Projetec / 2002

Estas moradias vêm sendo foco de projetos dentro do planejamento da cidade, para que sejam erradicadas. Elas possuem agravantes no que se refere às suas relações de troca com o meio, posto que nestas áreas não existe saneamento e todos os dejetos são lançados no rio ou canal mais próximo pela população residente.

Então, a população de baixa renda ocupou áreas que haviam sido ignoradas ou desprezadas pela especulação imobiliária e o fez de uma forma não-planejada pelas instituições oficiais, com construções de barracas e palafitas às margens do rio, gerando pouco ou nenhum acesso à moradia digna, saneamento básico, serviços de saúde, educação, assistência social. O que agravou, paulatinamente, a questão ambiental na cidade.

Durante seu percurso, o rio encontra diversidade de características quanto ao uso e ocupação de seus espaços lindeiros, áreas protegidas de preservação

histórica e ambiental, áreas pobres e zonas especiais de interesse social, edificações de grande porte, espaços adensados e áreas de urbanização preferencial, áreas de várzeas sujeitas a alagamentos, entre outras.

Existem trechos em que o Capibaribe encontra-se cercado pela urbanização, drenando áreas intensamente ocupadas, inclusive em sua margem imediata por assentamentos pobres e edificações de grande e médio portes. Este fenômeno pode ser visualizado, principalmente, no trecho compreendido entre as pontes da Madalena até a ponte-viaduto Torre-Parnamirim e no trecho localizado no bairro de Apipucos (Foto 10), o que remete para a alternativa de traçado desta via em confronto com espaços ocupados e consolidados.



Foto 10 - Favela na margem direita e Bairro de Apipucos na margem esquerda.
Fonte: SPPODUA / 2005

Um agravante da intensa ocupação ao longo do rio Capibaribe é a situação da qualidade das águas deste corpo d'água, extremamente contaminado pelos sucessivos despejos de resíduos.

A incorporação do rio ao complexo sócio-econômico de um lugar é recomendada até por circunstâncias ditadas pela proteção das encostas, do controle das cheias, da produtividade da terra, da produção energética, da disciplina das águas servidas, do abastecimento dos centros urbanos, fazendo crescer o teor da

dinâmica no quadro da racional exploração dos recursos naturais (PROJETO CORREDORES FLUVIAIS, 2006).

De uma forma geral, pode-se afirmar que, hoje, o baixo atendimento no Recife, por esgotamento sanitário, tem sido o grande responsável pela poluição do rio Capibaribe, de seus afluentes, bem como do Açude de Apipucos, determinando a forte degradação da qualidade de suas águas e, conseqüentemente, afetando a qualidade ambiental de toda a região.

Por isso, estas áreas já fazem parte de projetos do governo local como o “Projeto Recife Sem Palafitas” e o “Projeto Capibaribe Melhor”, que têm como objetivo fundamental sensibilizar as populações do entorno do rio Capibaribe sobre a importância do rio para a cidade do Recife.

Mas, essa sensibilização sozinha não mudará nada se efetivamente não se concretizar um planejamento urbano conseqüente que leve em conta o rio e a sua potencialidade numa complexidade global, criando reais condições de uso do mesmo dentro do espaço urbano do Recife, as quais venham beneficiar a cidade como um todo.



**O TURISMO, O TURISMO FLUVIAL E AS POTENCIALIDADES DO RIO
CAPIBARIBE
Capítulo 3**

CAPITULO 3. O TURISMO, O TURISMO FLUVIAL E AS POTENCIALIDADES DO RIO CAPIBARIBE

As viagens são fatores importantes para qualquer economia local, regional ou nacional, pois o advento constante de novas pessoas aumenta o consumo, incrementa as necessidades de maior produção de bens, serviços e empregos e, conseqüentemente, a geração de maiores lucros e ganhos, que levam ao aumento de riquezas pela produção da terra, pela utilização dos equipamentos de hospedagem e transporte e, pelo consumo ou aquisição de objetos diversos, de alimentação e de prestação dos mais variados tipos de serviços.

A maior contribuição do turismo sobre todos os países em desenvolvimento é, sem dúvida, o efeito revitalizante do seu impacto sobre as atividades econômicas de uma sociedade.

É preciso que a atividade turística seja pensada como uma forma de melhorar o espaço, pois quando as pessoas buscam conhecer outros lugares, o fazem com a intenção de ver novas paisagens, e principalmente, poder ter o privilégio de ver paisagens agradáveis. E a população do lugar deve ser a primeira a ser beneficiada, pois ainda segundo Yazigi (2003, p. 69):

[...] para o residente do lugar, a paisagem e o espaço são virtualmente conclamados a desempenhar várias funções, entre as quais: a de lugar mediador para a vida e as coisas acontecerem – não como receptáculo, mas sujeito a permanente transformação; a de referências múltiplas: geográficas, psicológicas (lúdicas, afetivas) informativas; a de fonte de contemplação que, como a arte, pode significar um contraponto ao consumo; a de fonte de inspiração e, sobretudo, a de alimento a memória social, através de todas as suas marcas.

Portanto, afirma-se que quando a atividade turística vai ser inserida em um lugar, a população local deve ser a primeira a ser beneficiada e principalmente

ouvida com relação a assuntos que podem modificar seu cotidiano e causar-lhes alguma forma de transtorno.

Faz-se necessário comentar mais um pouco acerca da natureza social desta atividade tão importante nos dias de hoje e das possibilidades de trabalhá-la de forma concreta e com a menor probabilidade de erros para que todos os interessados tirem proveito dela.

3.1 Abordagens Gerais sobre o Turismo na História

Conceituar a atividade turística ainda é algo relativamente difícil, na medida em que se tornou objeto de estudos científicos muito recentemente. A atividade em si já acontecia há muitos anos. Porém, pode-se dizer que sua análise e estudo tiveram início, sobretudo, no período entre as duas grandes guerras mundiais (1919-1938) e é fato que ao comparar com o estudo de outras áreas do conhecimento, este momento ainda é bem recente.

Durante este período, economistas europeus começaram a publicar os primeiros trabalhos, destacando-se a chamada Escola de Berlim, com autores como Glucksmann, Schwinck ou Bormann (OMT, 2001). Já em 1942, W. Hunziker e K. Krapf, professores da Universidade de Berna, na Suíça, definiram turismo como: “A soma de fenômenos e de relações que surgem das viagens e das estâncias dos não residentes, desde que não estejam ligados a uma residência permanente nem a uma atividade remunerada” (OMT, 2001, p. 37).

Porém, esta definição não é muito esclarecedora, deixando certas dúvidas, o que se justifica, até mesmo, pelo tempo no qual ela foi lançada. Surge posteriormente uma definição que mostra claramente a conotação de viagem: “Os

deslocamentos curtos e temporais das pessoas para fora do lugar de residência e de trabalho e as atividades empreendidas durante a estada nesses destinos” (Burkart e Medlik apud OMT, 2001, p. 37).

Apesar de tratar de forma correta o deslocamento por motivo de viagem, férias e lazer, esta definição deixa de fora aspectos que, hoje, sabe-se que são extremamente importantes para o conceito de turismo, como as viagens por motivos de negócios, com ou sem complementos de lazer e férias, além de ser extremamente vago o termo “deslocamento curto”.

Antes de chegar à definição mais aceita atualmente, vale ressaltar um conceito estipulado, que é semelhante ao anterior, mas com significativas modificações:

Turismo é o movimento provisório das pessoas, por períodos inferiores a um ano, para destinos fora do lugar de residência e de trabalho, as atividades empreendidas durante a estada e as facilidades que são criadas para satisfazer as necessidades dos turistas (MATHIESON Y WALL apud OMT, 2001, p. 38)

Nesta definição aparece claramente o caráter temporário da atividade turística e introduzem também duas importantes inovações, quais sejam: a perspectiva da oferta e a atenção com a satisfação das necessidades dos turistas. Todavia, a própria OMT, adota em 1994, uma definição que acredita estar unindo todos os pontos positivos dos conceitos anteriores, ou seja:

O Turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com a finalidade de lazer, negócios ou outras. (OMT, 2001, p. 38)

É, sem dúvida, uma definição ampla e flexível que concretiza as características mais importantes do turismo. Porém, para não afirmar que certo conceito é certo ou errado, faz-se necessário fazer uma ressalva no que se refere

aos elementos que devem estar presentes em qualquer definição da atividade turística. São eles: a existência de um movimento físico dos turistas, os quais, por definição, são os indivíduos que se deslocam para fora do seu lugar de residência; a estada no destino deve ser durante um período não permanente; o turismo compreende tanto a viagem até o destino como as atividades realizadas durante a estada; e qualquer que seja o motivo da viagem, o turismo inclui os serviços e os produtos criados para satisfazer as necessidades dos turistas.

Mas o turismo não se refere apenas a fluxos de deslocamentos sócio-espaciais, à localização e à distribuição de equipamentos turísticos em um lugar. Com efeito, como já dissemos, o turismo deve ser compreendido como um fenômeno sócio-espacial que cria e mantém vínculo com a realidade social vivida nos lugares de destino.

É importante ressaltar aqui, alguns conceitos trazidos por Torres (2002), que destaca uma mudança na forma de produção da atividade turística, semelhante ao que aconteceu à produção e à cultura de uma forma geral.

Trata-se de analisar o turismo como uma indústria, primeiramente produzindo exclusivamente no modelo fordista de produção, tendo sido esta uma grande contribuição da modernidade. Este modelo consiste basicamente em: padronização dos produtos, inflexibilidade da produção, economia de escala, comunicação de massa, pequeno número de produtores dominantes e a utilização de um marketing de massa para clientes distintos.

Neste modelo, como as margens de lucro são baixas, é preciso uma grande quantidade de visitantes para que os lucros possam ser alcançados satisfatoriamente. Já é possível traçar aqui um paralelo com a indústria turística, percebendo este modelo citado, como o tão conhecido Turismo de massa.

Este regime de produção fordista no turismo, quase sempre, constrói estruturas que são chamadas por Edensor (apud TORRES, 2002) de espaços enclausurados, os quais são classificados como uma espécie de “Bolha Ambiental” muito organizada, limpa e monitorada, onde os turistas são espacialmente segregados dos trabalhadores locais e das manifestações culturais que podem ser potencialmente desagradáveis.

Porém, vários estudos atualmente comentam a respeito de uma transformação no Capitalismo Global, fazendo com que esse modelo fordista, caracterizado pela padronização, rigidez e produção em larga escala torne-se agora mais flexível, especializado e em pequena escala.

É o que se convencionou chamar de modelo pós-fordista, que tem sido atribuído a uma reestruturação global, relacionado com a globalização e a transnacionalização, bem como a uma especialização e uma mudança nos gostos dos clientes de uma forma geral. Disso resulta uma infinidade de modalidades de turismo, para atender a nichos específicos do mercado. Dentre essas modalidades será destacado logo mais o turismo fluvial, ligado à cultura do lugar.

3.2 As Cidades e a Atratividade Turística

As cidades parecem abertas a qualquer iniciativa, tanto da imaginação pessoal como do marketing. Ao apresentarem-se todas com a mesma cara, o problema que se coloca para as cidades é o da identidade paisagística, sem a qual o lugar se empobrece.

Se for somado ao fluxo de pessoas, o fluxo de objetos e de idéias que a globalização facilita, vê-se que a vulgarização do sincretismo torna-se norma, sem

que persista uma cultura hospedeira bastante forte para se impor. Paris é um exemplo clássico de como uma variedade imensa de culturas tem convivido sem comprometimento de sua identidade.

É importante ressaltar que não é porque a questão social mais ampla tem de ser resolvida que se fica impedido de pensar em padrões de qualidade mais nobres para as cidades, especialmente quando esta postura tem de contar com a inserção social, *a priori*. Porém, a melhoria da organização espacial também é um modo de inserção.

Sabe-se que nem todos os lugares podem pleitear a condição de lugar turístico; porém, existe uma tentativa desenfreada de que todos os lugares possam usufruir desta atividade. A contradição surge quando se repete a mesma situação em diversos pontos, produzindo uma cultura material nivelada de lugares. E se os lugares têm a mesma cara, para o turista, suas decisões vão ser baseadas em preço e segurança.

É importante uma preocupação primordial com quem vive no lugar e em seguida com o turismo; o que, afinal, não se pode ignorar na construção dos lugares. Então, o dilema é grande pois hoje se constrói um lugar não apenas para quem nele mora e sim também para o forâneo.

De acordo com Yázigi (2001), as pessoas não são turistas, elas estão turistas e, portanto, o turismo deve ser encarado como momentos da vida, avaliado em seu espaço de tempo, posto que ele é ramo de uma categoria mais abrangente, que é o lazer.

Faz-se necessário perceber o turista como alguém crítico e que não é enganado por pôsteres e anúncios convidativos; portanto, ou se faz um planejamento que trabalhe todos os aspectos da cidade de modo conseqüente ou

pode haver decepção dos turistas, quando compram um destino de determinada forma e, ao chegarem ao lugar, encontram outra realidade.

Atualmente, pequenas cidades assumem ares de fragmentos de cidade grande, ficando sem as qualidades do pequeno e com as muitas desvantagens do grande. Percebe-se uma renovação que não conservou o antigo e assiste-se a uma progressiva visibilidade da miséria. São bairros inteiros de construções sem qualquer acabamento, espremidos em lotes de dimensões inaceitáveis, tanto do ponto de vista sanitário, quanto no que se refere à privacidade. Somam-se a isto, as publicidades nas ruas em grandes quantidades, deixando o ambiente ainda menos agradável.

A rua pavimentada, quando existe, é desprovida de recursos com um mínimo de nobreza, como a arte da calcetaria. As fiações, tubulações clandestinas, o lixo e os animais abandonados completam o quadro. Colinas desaparecem ou perdem a visibilidade, a vegetação é sumariamente eliminada, rios e riachos se convertem em esgotos.

A miserabilidade, que se faz acompanhar de violência, não apenas contra o patrimônio ambiental, mas também o social, tem como principal resposta dos segmentos abastados a proliferação de condomínios protegidos por fronteiras com muralhas, grades, guaritas, fossos e armas; o que reforça ainda mais as desigualdades sócio-espaciais nas cidades brasileiras.

O turismo depende de fatores que fazem os indivíduos quererem viajar. As pessoas viajam para fugir das pressões da vida cotidiana ou para ver algo novo e diferente. As atrações, portanto, têm um papel decisivo, sendo a matéria-prima do turismo.

As mais importantes matérias-primas do turismo são as paisagens excepcionais e uma identidade cultural interessante, diferentes do lugar de origem do visitante. Entretanto, também é possível criar atrações desde que as mesmas possuam relação com os lugares onde se encontram. Setores ligados à visitação, tais como hotéis e restaurantes, precisam se localizar próximos às atrações para atenderem às necessidades dos visitantes.

As belezas naturais e as atrações culturais são bens dos destinos turísticos, bem como os recursos sociais. Esses bens são uma mistura de bens públicos e privados, tais como as praias ou pistas de esqui em diversas localidades. E existem também as externalidades positivas, ou seja, as contribuições feitas por indivíduos que aumentam a atratividade de paisagens e cidades.

O planejamento, o cuidado e a proteção dos bens turísticos são normalmente uma responsabilidade das autoridades e os visitantes vão escolher um destino em particular baseado na natureza especial de suas atrações e de sua exclusividade. Quanto maior a exclusividade, maior a disposição para pagar. Quanto mais importante é a atração, maior o potencial de mercado do destino, levando a uma hierarquia entre destinos.

Destinos aproveitam as vantagens da aglomeração, negadas aos seus concorrentes, por estarem próximos de uma grande rodovia, reduzindo custos de transportes e o tempo de acesso dos visitantes. Ruas inteiras de lojas que surgem assim que o turismo atinge uma determinada dimensão, melhoram a competitividade de todo o setor.

Muitas vezes, esses grandes centros turísticos fazem sombra no desenvolvimento do turismo do interior, pois muitos hotéis e grandes empresas

escolhem muitas vezes as maiores aglomerações para se fixarem. Ficando assim para as outras áreas a especialização em nichos de mercado.

No caso da cidade do Recife, ela poderia se especializar em uma segmentação turística, caso fossem feitas algumas ações de melhoria na infraestrutura, pois o turismo fluvial pode ser um diferencial em seu espaço urbano pela presença do rio Capibaribe, o qual corta a maior parte dos seus bairros, como o já citado bairro da Jaqueira (Foto 11), tornando-a, como já foi dito, singular frente a outras cidades brasileiras, além de ser um elemento importante da identidade paisagística do Recife.



Foto 11 – Vista do Capibaribe e o Parque da Jaqueira na sua margem esquerda
Fonte: Sec. Turismo / 2005

3.3 As Paisagens e o Turismo

De acordo com Santos (1997), a paisagem pode ser considerada como tudo aquilo que se vê; o que a visão alcança é a paisagem, sendo formada de objetos materiais e não materiais, não apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc.

Na atividade turística a paisagem se constitui num dos principais potenciais em diversos destinos, pois, em vários casos, ela é muito mais do que uma visão, ela

é a epiderme de toda condição histórica, social, econômica, política e cultural. Não pode haver turismo sadio sem que, antes de tudo, haja uma preocupação com a dignidade do cotidiano das pessoas que habitam o lugar e seus envolvidos com o destino comum. (YÁZIGI, 2002)

No Brasil, a paisagem alinha-se com a de outros países pobres ou emergentes da zona tropical, abençoada por matas, praias e sol, mas comprometidas por um capitalismo selvagem e pela injustiça social, refletindo-se na paisagem.

Segundo Yázigi (2002), o entendimento da paisagem geográfica conheceu duas fases: inicialmente na França com a escola de Geografia Regionalista, no início do século XX, onde a paisagem era capaz de fornecer muitas informações sobre a organização social nela compreendida. Já na segunda fase, em meados do século XX, conheceu-se um forte desenvolvimento dos meios de transportes e comunicação, da circulação de mercadorias e capitais, fazendo com que as paisagens perdessem seus fundamentos locais para refletir as relações das redes de economia e sua simbologia universalizante.

Como forma de manifestação do urbano, a paisagem tende a revelar uma dimensão necessária da produção espacial. Então a paisagem de hoje guarda momentos diversos do processo de produção espacial. Como processo em curso, a realidade não é um dado acabado, pronto, imutável; é ao contrário, dinâmico, num movimento em que se opera a própria humanização do homem.

Então, para analisar a paisagem é preciso estabelecer e hierarquizar seus nexos internos, a partir dos quais seu conteúdo poderá ser revelado e onde o “acidental” ganha um conteúdo explicativo. Por isso, vale a pena identificar, como vem sendo feito neste estudo, o que levou a configuração atual da paisagem da qual

o rio Capibaribe constitui um elemento essencial e as relações sociais que possibilitaram o contato dos recifenses com ele.

Ainda, a paisagem não é só produto da história, ela reproduz a história, a concepção de que o homem tem e teve do morar, do habitar, do trabalhar, do comer e do beber, enfim, do viver. Foi o que foi visto, quando se analisou a história de formação da cidade do Recife, a partir da relação da sua sociedade com o rio Capibaribe.

Destacam-se alguns elementos da paisagem, como o espaço construído e o movimento da vida. Neste espaço, o que chama a atenção é o choque dos contrastes, das desigualdades. Isto baseia-se no fato de que a cidade é também uma concentração de pessoas exercendo, em função da divisão social do trabalho, uma série de atividades, o que termina por gerar uma disputa de usos. (CARLOS, 1994)

A forte presença do rio na paisagem da cidade, aliada às suas condições de navegabilidade, cria uma paisagem peculiar a qual nos faz pensar na viabilidade de um turismo fluvial com ações concretas. Isto seria importante também para fazer com que a população conhecesse mais o rio e a importância de valorizá-lo, principalmente, através da sua conservação e revitalização.

3.4 O Turismo Fluvial como uma Segmentação do Mercado Turístico

Segundo Beni (2001) a melhor maneira de se estudar o mercado turístico é através da sua segmentação, que é a técnica que permite decompor a população em grupos homogêneos, e também a política de marketing que divide o mercado em

partes homogêneas, cada um com seus próprios canais de distribuição, motivações diferentes e outros fatores.

Porém, muito mais que uma melhor maneira para estudar o mercado e a atividade, a segmentação de mercado é hoje uma melhor maneira de trabalhar a atividade. Então, tem-se que de acordo com Mielenhausen (apud LAGE & MILONE, 2000), a segmentação consiste na divisão do mercado em conjuntos de consumidores com características semelhantes e a conseqüente orientação dos esforços mercadológicos para atingir estas fatias ou nichos de mercado, adequando os produtos e serviços as suas necessidades específicas.

Pode-se afirmar que a motivação da viagem é o principal meio disponível para se segmentar o mercado e assim, muitas vezes, o mercado turístico de uma localidade divide-se em opções que devem ser, necessariamente, ligadas ao seu potencial principal ou ao que se chama de vocação turística do lugar.

Então, o mercado turístico torna-se muito diverso e composto por atividades ligadas a turismo de lazer, compras, religioso, náutico, fluvial, de aventura, rural e tantos outros tipos, dependendo e variando sempre de acordo com a vocação do lugar acompanhada da realização de investimentos na atividade turística, ou pelo menos assim deveria ser.

Neste conjunto dos segmentos turísticos, o turismo fluvial vem ganhando espaço como uma parte do turismo náutico, posto que a atividade turística, um fenômeno que existe há muitos anos, mas que ganhou forças apenas há pouco tempo, também tem nos rios um grande potencial a ser explorado.

Primeiramente, vale ressaltar que a água, de um modo geral, é um fator de motivação para algumas das segmentações turísticas, tendo no Turismo de Sol & Mar o seu maior representante. Porém, outras modalidades de turismo também são

praticadas tendo a água como destaque principal, como é o caso do Turismo Balneário ou do Turismo Náutico, sendo este último bastante subdividido, pelo fato de ser realizado em rios, lagos, lagoas, mares e oceanos.

É necessário esclarecer que o turismo náutico não se caracteriza unicamente por grandes navios e milhares de turistas. Deste tipo de turismo fazem parte também as embarcações menores para a navegação de recreio e competições esportivas. Essa atividade já é bastante difundida em várias partes do mundo, praticada em travessia de mares, viagens pelas costas marítimas ou em canais, lagos e rios.

De acordo com a Embratur (2003), Turismo Náutico é a atividade turística cuja motivação de lazer está associada ao litoral, rios, lagos, lagoas e atividades afins, incluindo a prática dos esportes náuticos. Com base nesta afirmação, pauta-se este estudo nos conceitos de Turismo Náutico e na sua subdivisão chamada de Turismo Fluvial, posto que a proposta de estudo desta dissertação versa sobre a utilização do rio Capibaribe como um recurso de lazer e entretenimento para a população local e para os turistas.

3.4.1 A Utilização do Transporte Náutico e a Evolução do Turismo Fluvial

O desenvolvimento da maioria das grandes cidades, Paris, Viena, Nova York, São Paulo ou Recife, decorre de certas facilidades proporcionadas pela localização estratégica que possibilitou o crescimento da população e a atração de novos negócios.

A proximidade da água (fluvial, lacustre ou marítima) foi fundamental e, como já foi citado, desde as primitivas populações, o homem concentrou as suas moradas

em regiões próximas às margens dos rios e lagos e nas vizinhanças do mar em função da sobrevivência e da exploração de novos sítios.

Muitos anos foram necessários para que as técnicas de construção de barcos evoluíssem e adquirissem finalidades específicas (carga ou guerra), dotados de propulsores que tornaram possível o deslocamento contra a correnteza e o vento, por meio de remos, velas e lemes.

Fazendo outro breve retorno histórico, sabe-se que, na Antigüidade, os fenícios ficaram conhecidos como os senhores dos mares por terem sido os mais audazes marinheiros e por dominarem a “técnica de navegar pelas estrelas”. Outro povo navegador foram os persas, que se estabeleceram na região geográfica onde hoje se acha localizado o Irã. Os gregos também, em decorrência do solo pobre e montanhoso que dificultava o transporte terrestre, fixaram-se às margens dos seus mares, desenvolvendo sua arte naval marítima e aprendendo a manejar seus barcos com muita destreza.

Com o passar dos tempos surgiram as caravelas, carracas e outras embarcações que navegavam pelos mares em viagens de guerra, em busca de descobertas, conquistas e transporte de pessoas. Por fim, surgiram os veleiros, que tiveram seu apogeu no século XIX, quando chegaram à perfeição como meio de transporte em viagens comerciais, turísticas e de guerra por todos os mares.

Relegadas ao abandono, as vias fluviais, que todos os países se aplicam com diligência, cada vez mais, como indispensáveis à movimentação de pessoas com mais segurança e conforto, de grandes massas de matérias primas, de granéis sólidos e líquidos, tendo em vista o fator econômico do transporte, empenhou-se o Brasil, com o mesmo exclusivismo(...)na solução sem dúvida mais simples e imediata, dos seus problemas viários, através do desenvolvimento indiscriminado das estradas de rodagem, incentivando o emprego desse meio de transporte à distância que seriam considerados inadequadas em qualquer nação de economia organizada. (PROJETO CORREDORES FLUVIAIS, 2006)

No caso do turismo fluvial não é possível fazer uma generalização, pois cada rio ou lago, canal ou represa possui suas especificidades de largura e profundidade, de volume de água e de acidentes subaquáticos. Alguns rios comportam a navegação de grandes transatlânticos e outros podem ser utilizados por embarcações de pequeno porte, como é o caso do Capibaribe, no trecho aqui estudado.

O turismo fluvial equilibrado é raro privilégio de poucas regiões e escopo mais alto de países com possibilidades de adaptar ou reciclar seus rios para fins de navegação comercial ou turística. E então, percebe-se que os rios precisam deixar de ser apenas cenários, como é o caso do Capibaribe, e passar a ser novamente um fator imprescindível para o lugar, seja no transporte de cargas e passageiros, ou na sua utilização como atrativo turístico.

3.4.2 Turismo Náutico e Fluvial no mundo, no Brasil e no Recife

Há muitos anos que uma das fontes de inspiração de poetas, escritores e músicos são os rios, aqueles puderam se inspirar nas correntes quase sempre suaves e mutantes daqueles cursos de água. Durante anos, como vimos, os rios serviram como excelente e eficiente via de transporte para o escoamento de mercadorias e também para o transporte de pessoas; bem como para o tratamento de doenças e a prática de lazer.

Os cruzeiros marítimos já podem ser considerados um produto consolidado em diversos destinos do mundo e do Brasil; porém, percebe-se agora que os cruzeiros fluviais passam a ser bastante procurados também. É fato que, muitas

vezes, as embarcações são menores e adaptadas às condições limitadas dos trechos fluviais, mas não deixam de ter o seu aspecto interessante e singular.

É fato que rios e canais navegáveis ao redor do mundo sempre foram considerados como produtos turísticos (Foto 12), principalmente pelo fato de que os mesmos oferecem ao turista uma visão diferente da cidade, ou seja, através da realização de passeios nestes rios, pode-se observar uma outra perspectiva, vendo a cidade de dentro para fora.

Rios como Nilo (Egito), Reno (Alemanha), Loire (França), Danúbio (Alemanha; Áustria), Mississipi (EUA) e o Amazonas (América do Sul) têm atraído a atenção de turistas e excursionistas ao longo das últimas décadas. Da mesma forma os rios urbanos, ou seja, aqueles que se localizam no espaço urbano, também vêm despertando interesses cada vez maiores a exemplo do Tâmis (Londres) e Sena (Paris).



Foto 12 – Rio Sena – Paris / França
Fonte: Leon Calquin

No entanto, vale reiterar, a utilização dos rios é completamente diferente da utilização dos grandes mares, principalmente pelo fato de que muitos desses rios não têm como suportar navios de grande calado. Portanto, as embarcações

utilizadas para esta atividade podem variar desde seis até cem passageiros, excetuando-se obviamente, os casos do Nilo e do Amazonas.

Mas para que o rio seja utilizado para esse fim, é preciso também que ele ofereça condições de salubridade; é preciso que haja limpeza dos seus cursos d'água, evitando que as embarcações encalhem devido ao acúmulo de lixo; bem como permanentes ações de dragagem do rio, diminuindo assim os bancos de areia que se formam por causa do assoreamento e principalmente, conscientização da população e dos empresários para não poluir o rio com o lançamento de lixo, seja doméstico ou industrial.

No que se refere à realização do Turismo Náutico-fluvial no Brasil, de uma forma geral, existem alguns empecilhos, pois, dois fatores são determinantes para que muitos dos seus rios sejam inadequados para a navegação. O primeiro fator é em função da topografia do país e o segundo é a opção do país pela geração de energia elétrica por meio de hidroelétricas, inutilizando assim, alguns trechos dos rios para a navegação.

Ainda assim, o Brasil possui um dos maiores potenciais náuticos do mundo, com uma das maiores redes hidrográficas, tendo bacias como a Amazônica e a do Prata que, somando com as outras redes fluviais do país, perfazem um total de mais de 24.000 quilômetros de águas navegáveis.

Além, é claro, de sua grande e diversificada costa litorânea com todas as suas diversificadas paisagens e potenciais atrativos. Um outro fator de grande relevância é que, no Brasil, a temperatura média anual é de 24°C e isso faz com que seja possível navegar durante todo o ano, não sofrendo as conseqüências da sazonalidade, aspecto tão comum à atividade turística.

Um dos produtos que vem sendo desenvolvido e comercializado - a Bacia do Amazonas – está localizada em uma planície com muitos quilômetros de vias naturalmente navegáveis e oferece maiores oportunidades para viagens turísticas fluviais, principalmente em função da presença da floresta amazônica.

Contudo, apesar de ser um “paraíso aquático”, o turismo náutico, que poderia render muitos dividendos ao país, ainda é pouco explorado, sendo uma das causas, segundo pesquisas da ACOBAR — Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos —, a falta de infra-estrutura organizada capaz de dar suporte ao desenvolvimento deste tipo de lazer.

O maior rio inteiramente brasileiro, o São Francisco, é um rio de planalto, fazendo com que a navegabilidade de toda a sua extensão seja prejudicada. Mas, mesmo assim, dos seus 3.160 quilômetros, 1.300 são navegáveis e nestes é possível encontrar embarcações utilizando o seu curso para transporte de pessoas, materiais e, em alguns casos, para passeios turísticos.

Já no rio Tietê, onde foi construída a hidrovia Tietê-Paraná, cerca de 220 municípios, com aproximadamente 4 milhões de habitantes foram beneficiados com a construção de 6 barragens ao longo de seu percurso, facilitando a locomoção de embarcações através das eclusas, que também geram 25 milhões de Kw de energia elétrica. Essa hidrovia tem servido não só para o transporte de soja e de produtos industrializados, mas também para, ainda que de modo tímido, incentivar o turismo nas regiões ribeirinhas. Em todo seu percurso podem-se identificar 18 pólos regionais turísticos com infra-estrutura de qualidade.

Após os diversos usos que o Capibaribe teve, ao longo do processo de produção do espaço recifense, o rio foi cada vez mais sendo deixado de lado e assim, durante muito tempo, um grande potencial foi sendo reduzido a pequenas

tentativas de utilização, algumas sem sucesso e outras com sua realização comprometida.

Em 1970, porém, uma lancha da Companhia de Transportes Urbanos – CTU, ainda oferecia passeios pelo rio Capibaribe. O percurso ia da Ponte Duarte Coelho, onde havia uma pequena estação de passageiros, situada do lado da Rua do Sol, até o porto do Recife, passando sob a ponte do Limoeiro. Porém, faltou maior divulgação deste produto e, principalmente, faltaram serviços e equipamentos turísticos complementares ao longo do percurso; daí o seu abandono. (CARVALHO et al, 1999).

Na década de 90 do século XX, surgiram novas idéias de transformação e revitalização do rio, e em 1994, a Prefeitura do Recife concluiu, em Setembro, a dragagem dos principais trechos urbanos banhados pelo rio. Uma ação que, afirma-se hoje, não é solução definitiva e sim um paliativo, pois é fato que o movimento constante do rio e a população sem a necessária conscientização de conservação, trariam novamente todos os problemas anteriores, como de fato, aconteceu.

E assim, diversos foram os projetos acadêmicos e empresariais que contemplavam o rio, embora o caminho da teoria à prática tenha sido percorrido muito poucas vezes, neste caso específico do rio Capibaribe.

De acordo com Carvalho, Paes e Santos (1999), em 1997, a prefeitura solicitou a uma empresa norte-americana um estudo de avaliação do potencial do rio e então foi diagnosticado que o Capibaribe era viável e apresentava potencial para ser desenvolvido turisticamente e também, se houvesse interesse, como uma via de transporte.

Em entrevista realizada com a proprietária de uma das duas únicas empresas que atualmente exploram os passeios pelo rio Capibaribe foi possível perceber

melhor a atual situação do mesmo e os entraves que a atividade possui do ponto de vista do empresário.

Segundo a referida proprietária, as atividades da empresa Catamaran Tours no Recife Antigo iniciaram-se no ano de 1996 e a primeira maior dificuldade foi conseguir um barco adequado para passar por debaixo das pontes, visto que estes fixos são muito baixos e a variação de maré impossibilita um barco coberto de realizar o passeio.

Porém, havia uma grande solicitação e procura dos próprios recifenses para que os passeios fossem realizados pelo Capibaribe, pois a empresa já fazia a bacia do Pina, com o barco saindo do Marco Zero, circulando pelo Cabanga e depois dando a volta na ilha do Recife. Sem passar embaixo de nenhuma ponte, chegando perto da ponte do Limoeiro e voltando, em seguida, ao ponto de partida.

Posteriormente, a empresa adquiriu um barco menor, em 1997, com um teto que abaixava e tinha capacidade para 20 pessoas. A partir das reformas no Marco Zero, antigo local de onde saía o barco, os proprietários se viram forçados a procurar outro espaço. Mudaram-se para um terreno às margens da Bacia do Pina (Foto 13) e a partir de então fizeram um barco maior para 60 pessoas, que viabilizava o passeio pelo Capibaribe.



Foto 13 – Entrada do Píer e Restaurante Catamaran
Fonte: Marília Paes / 2006

Apesar do problema da altura das pontes, o passeio é possível a partir do momento em que se usa barcos de menor porte e com relação ao problema do assoreamento, a proprietária informou que com um barco de pouco calado é possível, tranquilamente, fazer o percurso até a ponte Velha.

Atualmente, a empresa possui dois passeios diários de quarta a domingo durante o mês de Julho (por causa das chuvas), chegando a uma média de duzentas pessoas por mês e no verão chegam a fazer cerca de cinco passeios por dia, todos os dias da semana, perfazendo um total de mais de mil pessoas por mês.

Então, percebe-se que é um volume alto de interessados, levando-se em conta que a empresa não possui nenhuma parceria com agências ou operadoras de viagens. Apenas possuem folheteria de divulgação nos principais hotéis da cidade. Além do espaço de onde sai o passeio de barco (Foto 14), no local funciona também um restaurante e um espaço para realização de eventos.



Foto 14 – Passeio com Catamaran
Fonte: Página do Jornal do Commercio on line

Atualmente, a referida empresária aponta como dificuldades para a realização do passeio a questão do lixo. Sabe-se que esta questão já vem sendo resolvida pela prefeitura através dos barcos coletores da Empresa de Manutenção e Limpeza Urbana no Recife – EMLURB. Porém, mesmo com essa intervenção, ainda é muito

grande o acúmulo de lixo (Foto 15) no rio, tornando qualquer ação que tenha o rio como foco principal ou mesmo como cenário, menos agradável.



Foto 15 – Acúmulo de lixo nas margens do Capibaribe, bairro do Poço da Panela
Fonte: Marília Paes / 2006

Quanto à questão da falta de iluminação, tanto das pontes, quanto dos monumentos, ao longo do passeio, em entrevista, a referida empresária afirmou que este entrave já havia sido solucionado, quando da criação de uma parceria entre a Rede Globo de Televisão e a empresa Phillips, quando foi feita a iluminação de todas as pontes do Recife Antigo. Porém, as lâmpadas foram retiradas, acredita-se, pelos próprios barqueiros que pescam no rio.

Percebe-se que toda essa problemática do uso turístico do rio também passa pela questão da educação e da conscientização da sociedade local; e que tem origem, provavelmente, na falta de recursos das pessoas, neste caso específico, dos barqueiros, que embora se utilizem do rio para garantir o seu sustento, não hesitam em retirar as lâmpadas, as quais poderiam ser úteis até mesmo no dia-a-dia do seu trabalho.

Quando questionada sobre o porquê da não realização do passeio até o bairro da várzea onde ainda é viável a navegação, a empresária afirma que o

principal entrave à realização desse percurso é que o barco não passa em maré baixa e nem em maré muito alta. Portanto, é preciso haver equilíbrio entre as variações das marés para conseguir fazê-lo, e os turistas não aceitam essa imprecisão, eles preferem um produto com garantia de realização.

Outra razão impeditiva, apontada pela empresária, é o fato de ser um roteiro de quatro horas, três horas e meia, o que ficaria cansativo e desconfortável, pois o barco não pode ter teto. Além disso, o barco de menor porte que eles possuem (por causa das pontes) não possui sanitário, complicando ainda mais o conforto do roteiro, até mesmo porque ao longo do percurso que o barco faria, até à BR-101, não existem infra-estruturas que possam dar suporte ao passeio, como um ancoradouro com algum apoio turístico.

Diante do exposto, vê-se que a realização do turismo fluvial, pelo rio Capibaribe, ainda apresenta significativos entraves; o que ocorre em função não somente da permanência de problemas atinentes à conservação e manutenção das condições ambientais do rio, assim como da ausência de infra-estruturas necessárias oferecidas pelas iniciativas públicas e privadas. Nesse sentido, qual é a real possibilidade de usar o Capibaribe turisticamente?



CAPÍTULO 4
A VIABILIDADE DO USO TURÍSTICO DO RIO CAPIBARIBE

CAPITULO 4. A VIABILIDADE DO USO TURÍSTICO DO RIO CAPIBARIBE

Antes de se pensar e concretizar ações com vistas ao uso turístico do rio Capibaribe, faz-se mister, primeiramente, recuperar o rio, isto é, revitalizá-lo. Neste sentido, algumas ações já vêm sendo implementadas, embora, na prática, muito ainda há a fazer.

Para uma melhor compreensão acerca da situação atual do Capibaribe vale comentar que muitos programas e projetos foram pensados e alguns realizados na tentativa de melhorar as condições do rio.

Um dos primeiros programas da Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (CPRH) para o rio Capibaribe foi o “Programa Vida ao Capibaribe” em convênio de ampla cooperação e intercâmbio técnico-científico entre a CPRH e a Associação Tecnológica de Pernambuco (ATEPE) para levantamento dos estudos hidráulico-hidrológico e sanitário existentes sobre a bacia do rio Capibaribe.

O programa era coordenado pela CPRH, mas tinha participação da Agência Estadual de Desenvolvimento e Pesquisa de Pernambuco (FIDEM) e da Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco (FIAM) e já desde a época de seu lançamento, em 1986, já falava em revitalização do rio dentro dos seus aspectos ecológicos, paisagísticos e das suas potencialidades sócio-ambientais.

Outras ações já aconteciam desde essa época como o “I Seminário Sobre a Revitalização do Rio Capibaribe” promovido, também, pela CPRH, e que foi realizado nos dias 16 e 17 de Setembro de 1986 no Recife. Percebe-se, portanto, que a discussão em torno do rio, seus problemas e suas potencialidades não é algo

recente. Porém, é perceptível também que, apesar da existência de vários projetos e algumas ações efetivamente realizadas, o rio ainda necessita de um olhar especial.

Já no que se refere aos aspectos ambientais do rio, em entrevista informal com a técnica Joana Aureliano, obteve-se a informação de que a CPRH vem monitorando a sua Bacia sob os aspectos físico-químicos e bacteriológicos desde 1986 com frequência mensal e que, durante alguns períodos, foi possível baixar os níveis de poluição a patamares aceitáveis.

Contudo, devido à influência das marés com forte circulação entre as bacias vizinhas e maior concentração populacional dentro da cidade, esta área estuarina continua com uma qualidade da água inferior. As características do estuário exigiram estudos mais detalhados e por isso a CPRH chegou até a fazer uma parceria com uma consultoria inglesa para transferência de tecnologia e equipamentos atualizados.

Então, segundo o Projeto Capibaribe da CPRH, o monitoramento foi iniciado em Abril de 1986, com uma frequência mensal no trecho de Limoeiro até o Recife, tomando como base três parâmetros básicos: o oxigênio dissolvido – OD, Demanda Bioquímica de oxigênio – DBO, e Coliformes Fecais – Colifecal, que traduzem a condição do rio em termos de conservação da vida aquática (Tabela 01).

DATA	ESTAÇÃO	CORPO D'AGUA	MUNICÍPIO	CLASSIFICAÇÃO
mai/05	CB - 02	Capibaribe	Santa Cruz do Capibaribe	Poluída
jun/05	CB - 04	Capibaribe	Taquaritinga do Norte	Poluída
out/05	CB - 05	Tabocas	Toritama	Moderadamente Comprometida
mar/06	CB - 07	Capibaribe	Surubim	Poluída
fev/06	CB - 10	Capibaribe	Limoeiro	Poluída
jan/06	CB - 13	Capibaribe	Lagoa do Carro	Muito Poluída
fev/06	CB - 30	Capibaribe	Carpina / Lagoa de Itaenga	Poluída
jan/06	CB - 38	Cursai	Paudalho	Poluída
fev/06	CB - 40	Capibaribe	Paudalho	Poluída
jan/06	CB - 54	Goitá	Paudalho	Poluída
fev/06	CB - 55	Goitá	São Lourenço da Mata / Paudalho	Não Monitorada neste mês
fev/06	CB - 60	Capibaribe	São Lourenço da Mata	Poluída
fev/06	CB - 62	Tapacurá	São Lourenço da Mata	Poluída
mar/06	CB - 65	Tapacurá	São Lourenço da Mata	Muito Poluída
jan/06	CB - 67	Várzea do Una	São Lourenço da Mata	Poluída
jan/06	CB - 69	Pixaó	São Lourenço da Mata	Poluída
fev/06	CB - 71	Capibaribe	São Lourenço da Mata	Poluída
fev/06	CB - 72	Capibaribe	São Lourenço da Mata	Muito Poluída
fev/06	CB - 80	Capibaribe	Recife	Poluída
jan/06	CB - 81	Res. Prata-meio	Recife	Moderadamente Comprometida
fev/06	CB - 95	Capibaribe	Recife	Muito Poluída
jan/06	CB - 98	Tejipió	Jaboatão dos Guararapes	Pouco Comprometida

Tabela 01- Classificação das estações de Monitoramento
Fonte: adaptado da CPRH

Para uma melhor compreensão da realidade exposta nesta tabela de classificação das estações da bacia do Capibaribe, pode-se observar (Gráfico 01) mais claramente as condições das águas ao longo da bacia, mostrando que das vinte e duas estações monitoradas, quinze estavam poluídas e quatro delas se encontravam muito poluídas.

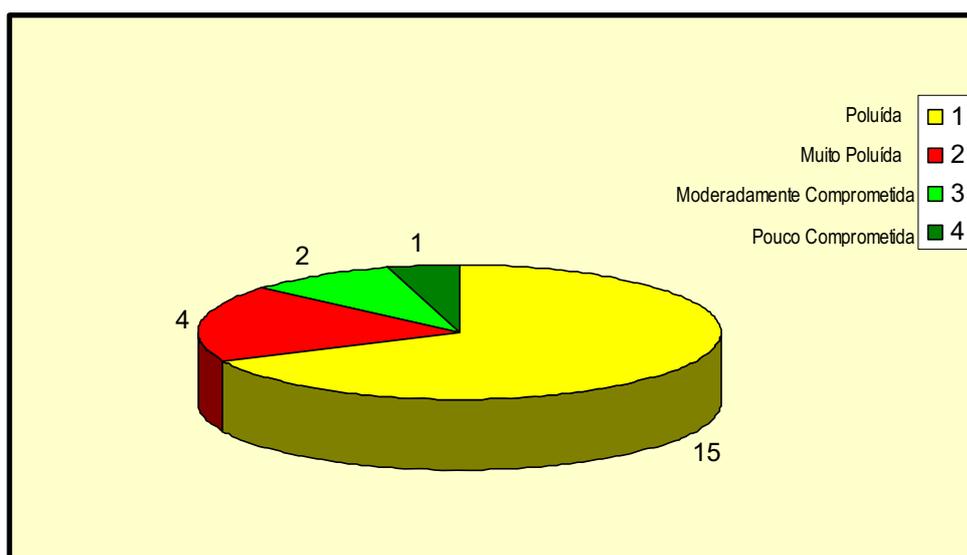


Gráfico 01 – Classificação das estações de Monitoramento
Fonte: adaptado da CPRH

É possível observar o monitoramento do rio em diversas estações, em períodos diferentes; e, em sua maioria, a classificação da água apresenta-se como poluída. Contudo, alguns trechos, inclusive aqueles que se acham localizados mais próximos do Recife, apresentam pouco nível de comprometimento em suas águas, o que pode ser um bom resultado, principalmente por causa da desativação de algumas fábricas que eram antes grandes fontes poluidoras.

Com base nesse estado da arte sobre o rio, resta identificar os principais problemas existentes quanto à gestão do rio, bem como avaliar as ações já empreendidas nesse sentido, a fim de pensar a real viabilidade do uso turístico do rio Capibaribe no Recife.

4.1 Principais Problemas Identificados no Momento Atual

De acordo com reportagem do Diário de Pernambuco (12/12/04), o rio Capibaribe recebe, apenas no trecho que passa pela cidade do Recife, despejo de pelo menos 31 fontes diretas de poluição. Em sua maioria, são canais que deságuam levando ao rio o lixo e o esgoto jogados pela população. Somando-se isto ao que o Capibaribe recebe ao longo do seu curso completo, têm-se a colocação do rio como quarto mais poluído do Brasil. (IBGE 2004)

Para conseguir alguma alteração desta realidade, só a longo prazo e com grandes mudanças nos sistemas de saneamento e drenagem do Estado, bem como com a conscientização das populações que moram às margens do rio e que muitas vezes são responsáveis por parte do lixo e dejetos jogados.

De acordo com a prefeitura do Recife, são cerca de 66 canais principais que vazam para as bacias de concentração do Capibaribe, Tejipió, Beberibe, Jordão e

Jiquiá; sendo a do Capibaribe mais extensa, atendendo a uma população de cerca de 1,3 milhão de pessoas. Esses canais (Fotos 16 e 17) são, muitas vezes, os maiores receptores do lixo jogado pela população, causando problemas no que se refere ao escoamento das águas da chuva e ainda carregando o lixo depositado e sedimentos para o Capibaribe.



Fotos 16 e 17 – Canal no bairro do Parnamirim
Fonte: SPPODUA

A nascente do rio ainda está preservada, mas, ao longo do seu curso, após passar por cerca de 42 municípios, ele vem sendo contaminado. E assim, no último relatório da CPRH, a qualidade das águas do manancial foi avaliada como comprometida em toda a sua extensão.

É um absurdo constatar que de toda a lama retirada dos canais, 50% é lixo, segundo a EMLURB. A falta de saneamento e a ocupação desordenada (Foto 18) são apontadas como as principais fontes poluidoras, pois apenas 30% das residências do Recife recebem coleta e tratamento de esgoto, de acordo com a COMPESA.



Foto 18 – Ocupação desordenada na margem esquerda do rio
Fonte: Marília Paes / 2006

A limpeza dos canais é feita através de um cronograma anual, com investimentos de cerca de 4 milhões na manutenção dos canais e existem, também, dois barcos coletores (Fotos 19 e 20) de lixo que fazem a limpeza, desde 2003. Os barcos têm cinco metros de comprimento por três de largura e são equipados com pás e basculantes que levam ao convés o lixo flutuante. Nas margens, a limpeza das áreas ribeirinhas é feita de forma manual, sendo o lixo colocado em sacos de 100 litros. A média de resíduos removidos por mês é de cerca de 125 toneladas e o custo mensal dessa ação é de R\$ 22.127,00 (EMLURB, 2005).



Fotos 19 e 20 – Barcos Coletores da EMLURB
Fonte: EMLURB, 2005

A equipe é formada por um marinho, três garis e um fiscal. No roteiro estão trechos entre a Ponte do Limoeiro e o bairro dos Coelhos e Avenida Beira-rio até o bairro da Torre. De acordo com a EMLURB, com a operação é realizado também, pelo Departamento de Apoio Operacional da Diretoria de Limpeza Urbana (DLU), um mapeamento dos pontos críticos e acompanhamento e controle destas ações, para indicação de trabalhos de Educação Ambiental à população.

Ainda assim, um dos principais agravantes da intensa ocupação ao longo do rio Capibaribe é a situação da qualidade das águas deste corpo d'água, que está extremamente contaminado pelos sucessivos despejos de resíduos.

Até mesmo no centro da cidade, onde a ocupação das suas margens para moradia é um pouco menor que nos outros bairros, é possível perceber que o leito do rio vai acumulando a sujeira depositada e, somando-se a isso, a sua atividade normal de transporte de resíduos ocasiona o assoreamento de suas margens.

Basta um olhar mais atento para as suas águas e torna-se fácil perceber o acúmulo de sujeira e sedimentos, tornando o rio menos agradável de ser observado, podendo ser possível identificar estes aspectos até de lugares bastante visitados, tanto pela população quanto pelo visitante, como acontece nas margens do rio (Foto 21) em frente ao Shopping Paço Alfândega.



Foto 21 – Aspecto da margem do Capibaribe - Centro do Recife
Fonte: Marília Paes / 2005

De acordo com reportagem do Jornal do Commercio de junho deste ano, a população urbana com influência na bacia do rio Capibaribe é de 1,1 milhão de pessoas; deste total apenas 20% têm o esgoto coletado e tratado; os outros 80% são jogados no rio sem tratamento. Segundo Geraldo Miranda, Diretor de Controle Ambiental da CPRH, de Poço e Jataúba, no Agreste, onde nasce o rio até o Recife, a falta de esgotamento sanitário é a principal fonte poluidora.

De acordo com a empresa Catamaran Tours, não adianta apenas melhorar as margens, porque a maioria das casas tem os fundos voltados para o rio. É preciso haver uma mudança de percepção da população sobre o real valor do rio e principalmente sobre os diferenciais existentes.

Portanto, tem que haver uma intervenção do Estado, articulando os principais projetos existentes para o rio, buscando em cada um as ações mais importantes e significativas, porém, isto não apenas no Recife. É preciso haver um comprometimento de todos os municípios que são banhados pelo rio, pois os problemas devem ser enfrentados tratando-se as suas causas e não criando paliativos para as conseqüências.

Esse conjunto de elementos remete justamente aos princípios de civilização ressaltados anteriormente, fundamentados nas idéias de E. Yáziqi.

4.2 Principais Projetos Existentes para o Rio Capibaribe

Inúmeros são os projetos já criados na tentativa de conseguir uma valorização e revitalização do rio Capibaribe. Alguns criados pela iniciativa pública e outros por empresas, ONG's e outras entidades ou associações que percebem a necessidade de um maior cuidado com o Capibaribe.

De acordo com a Secretaria de Planejamento Participativo, Obras e Desenvolvimento Urbano e Ambiental – SPPODUA, o “Projeto Capibaribe Melhor” tem como objetivo geral proporcionar condições para a dinamização urbana e sócio-econômica dos habitantes do trecho da bacia do rio Capibaribe, situado à jusante da BR-101 até a Avenida Agamenon Magalhães.

Segundo a Secretaria, no seu início, o projeto tomou a forma de uma captação de recursos para melhoria no entorno do rio Capibaribe. Posteriormente, demais projetos de intervenção na referida área foram analisados e somados ao Projeto Capibaribe Melhor. Em meados de Outubro de 2003 foi apresentada a carta consulta ao Governo Federal, que intermediava o projeto como fiador, junto ao Banco Mundial. Em maio de 2004, o Banco Mundial autorizou e passou-se para a fase de adaptação do projeto aos critérios do Banco Mundial.

Um dos aspectos levantados pela secretaria pesquisada é que a revitalização do Capibaribe, sendo um rio que percorre 270 km do estado de Pernambuco, não cabe apenas ao Recife. É importante uma ação em nível estadual, pois todos os municípios cortados pelo rio precisam estar melhor envolvidos, até mesmo pela dinâmica do rio que, inevitavelmente, carrega, em seu curso, tudo que lhe é lançado.

O **Projeto Capibaribe Melhor**, no que se refere ainda à sua elaboração, teve início em meados de Outubro de 2003, com a apresentação de uma carta consulta da prefeitura do Recife ao Governo Federal, para que o mesmo intermediasse como fiador as solicitações junto ao Banco Mundial.

Oficialmente o Banco Mundial autorizou o projeto em Março de 2004, quando o mesmo passou a sofrer alguns ajustes para se adequar aos critérios do Banco Mundial, tendo sido uma ação realizada em parceria com a prefeitura e os analistas do banco. Para o acerto de alguns detalhes e, principalmente, para a verificação das

condições de algumas áreas contempladas pelo projeto, eram realizadas missões dos analistas, tendo a última ocorrido em Maio de 2006.

O projeto, dentro do seu orçamento de US\$ 46,8 milhões, prevê a utilização dos recursos divididos da seguinte forma: 80% serão destinados às obras de infraestrutura e 20% para demais ações previstas pelo mesmo, tais como os reassentamentos das famílias que moram em locais de risco ou sem a mínima estrutura de habitação.

É importante registrar uma informação fornecida durante a pesquisa de campo pela Sra. Evelyne Labanca, Assessora Especial da SPPODUA de que, durante a formatação do projeto, os próprios moradores da área foram consultados, através da realização de uma pesquisa, na qual foi constatado os seus interesses na realização do referido projeto, onde alguns afirmavam que estavam dispostos até a pagar, caso fosse preciso, para que o projeto efetuasse as ações de melhorias pensadas.

A pergunta do questionário com relação à disponibilidade para pagamento, justifica-se pelo fato de que como o projeto não é financiado a fundo perdido, a prefeitura precisa garantir um retorno, através da arrecadação de impostos, que é o que está incluído no terceiro componente do projeto, que é voltado para uma melhor gestão fiscal e financeira do município.

Portanto, verifica-se que o Capibaribe Melhor possui uma linha de ação subdividida em três enfoques principais, chamados, no projeto, de componentes, para uma melhor adequação dos recursos a serem utilizados, que seriam:

Componente 1 - Urbanização Integrada do Território - Visa proporcionar uma melhor qualidade dos espaços urbanos na área do Projeto através da criação e

recuperação da infra-estrutura física de lazer, saneamento, macro-drenagem, acessos e de mobilidade.

Com relação aos **Parques e Áreas Verdes**, o Projeto prevê intervenções em três parques urbanos do Recife, por meio de ações de recuperação e ampliação em dois deles (Caiara e Santana), e implantação do terceiro, o Parque Apipucos, urbanização e arborização das margens do Açude (Foto 22).



Foto 22 – Açude de Apipucos
Fonte: Marília Paes / 2006

No que se refere aos Sistemas de Água, Esgoto e Saneamento Integrado serão feitas também intervenções para o sistema de esgotamento sanitário, tanto na Margem direita do rio Capibaribe – Sistema Cordeio, quanto na Margem esquerda do rio Capibaribe – Sistema Peixinhos.

Para o **abastecimento de água**, a recuperação do Sistema de Macro-drenagem prevê a recuperação de onze canais por meio de ações que melhorem o escoamento e as condições paisagísticas dos mesmos. Destes canais, seis possuem habitações às suas margens que necessitam ser relocadas, ora por condição precária da ocupação (palafitas), ora por estarem com as construções em cima das paredes dos próprios canais, ocupando áreas públicas.

As ações propostas para a melhoria do sistema de macro-drenagem beneficiarão uma população direta de aproximadamente 78.560 habitantes, que residem nas proximidades dos onze canais que sofrerão intervenções.

Um outro aspecto importante é a Ampliação da Mobilidade e Acessibilidade Urbana, que pretende executar intervenções do sistema viário na área do Projeto objetivando facilitar a mobilidade local, dando acesso às duas margens, ao rio Capibaribe através de vias marginais, pontes e ligação a equipamentos com vista para o curso d'água, visto que atualmente, algumas dessas ligações são precárias e exclusiva para pedestres (Foto 23). Além, de equipamentos urbanos, principalmente os que serão implantados pelo Projeto Capibaribe Melhor.



Foto 23 – Ponte que liga as margens do Capibaribe.
Fonte: Marília Paes / 2006

O Reassentamento é uma outra ação do componente Urbanização Integrada do Território que promoverá o reassentamento de 1.453 famílias situadas na área de afetação direta e indireta do Projeto. Para a identificação dos possíveis terrenos para reassentamento das famílias a serem removidas, foram realizadas visitas a campo, tendo sido identificados terrenos próximos às áreas de remoção, de modo a minimizar o impacto desta realocação.

Componente 2 - Desenvolvimento Social e Econômico do Território - Envolve as ações relativas ao desenvolvimento da educação sanitária e ambiental, apoio à promoção do trabalho e renda, desenvolvimento das potencialidades esportivas e culturais, promoção de operações urbanas, participação popular e controle social.

Componente 3 - Desenvolvimento Institucional - Abrange um grupo de ações voltadas para o fortalecimento da gestão municipal fiscal e financeira, bem como ambiental, que são: Programa de Melhoria da Gestão Fiscal e Financeira do Município; Gestão Ambiental Municipal; Gestão, Monitoramento e Avaliação do Projeto.

É importante ressaltar que, na fase de preparação do Projeto, foi elaborado um Relatório de Avaliação Ambiental (RAA), com a finalidade de identificar seus impactos ambientais potenciais, propor medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos negativos e de maximização dos positivos.

Para uma melhor compreensão acerca do referido projeto, pode-se observar a figura abaixo (Figura 07), que mostra a área de abrangência do projeto, entre a BR 101, a Avenida Norte, a Avenida Agamenon Magalhães, a Avenida Caxangá e o Centro da cidade do Recife.



Figura 07 - Delimitação de Área de Abrangência do Projeto Capibaribe Melhor
Fonte: www.recife.pe.gov.br

Algumas dúvidas surgiram com relação ao projeto, e para saná-las foram feitos alguns questionamentos à secretaria, tais como o porquê da não inclusão do Recife Antigo no projeto. Segundo a técnica responsável, os recursos são finitos e esta área (Recife Antigo) já vem sendo contemplada com projetos como o Monumenta BID, o projeto Recife sem palafitas, o Complexo Turístico Recife/Olinda e o Pró-Metrópole, além de possuir uma morfologia antiga que já é razoavelmente servida de sistemas de saneamento e viário.

Uma outra preocupação do “Projeto Capibaribe Melhor” é que, quando se coloca uma via expressa às margens de um rio, diminui-se ainda mais o contato com o mesmo, havendo uma separação ainda maior da população. Dentro deste pensamento, foram englobados antigos projetos existentes de criação de, por exemplo, parques municipais, tais como o de Apipucos, que já existia como uma intenção desde o ano de 2000.

Minimizar as desigualdades sociais existentes na área é um dos principais objetivos, não através da mera retirada da população pobre e sim, da viabilização de moradias mais dignas em áreas próximas à anterior para aquelas famílias que

habitam em residências de menos de 18m² e consolidação, através da acessibilidade aos serviços urbanos, àquelas que tenham condições melhores.

Além da ampliação de ações existentes hoje, como as da Escola Ambiental Águas do Capibaribe, da Secretaria de Educação, que possui um barco escola (Foto 24) que navega pelo rio Capibaribe em aulas práticas para alunos da rede pública de ensino. O projeto Capibaribe Melhor faria a viabilização de mais um barco-escola, para aumentar a frequência desta atividade.



Foto 24 - Alunos durante a aula no barco escola
Fonte: SPPODUA / 2005

De acordo com a referida secretaria, o projeto foi assinado em 14 de Junho de 2006. Porém, precisa ainda ser assinado pelo Governo Federal. A partir do início da realização das obras, o prazo previsto para sua finalização é de cinco anos, sendo que as ações maiores, que são em sua maioria integradas, devem acontecer nos primeiros três anos.

Quando questionada sobre uma possível mudança de gestão, a assessora afirmou que quando da assinatura final do projeto, é contratada, através de licitação nacional, uma empresa gerenciadora para viabilizar o projeto, caso haja mudança de gestão.

Com relação à pergunta sobre um possível investimento do projeto em maior viabilidade para a realização de atividades de passeios tanto para turistas, quanto para a própria população, foi mencionado que quando do fechamento do projeto, a Secretaria de Turismo se posicionou afirmando que uma atividade turística no rio, feita de forma ordenada e regular, deverá ser pensada quando a estrutura já tiver sido trabalhada pelo projeto Capibaribe Melhor.

Este é um projeto extremamente importante e a sua execução, de acordo com as propostas, traria benefícios tanto para os moradores das áreas ribeirinhas quanto para a cidade de uma forma geral.

Porém, é preciso acompanhar para que essas ações sejam feitas como especificadas e principalmente, dentro de um planejamento conseqüente, avaliar as ações após a finalização de cada etapa para saber se existe necessidade de uma correção de rumo.

Uma outra ação existente é o “**Movimento para Requalificação do Rio Capibaribe**” (Recapibaribe) que tem a intenção de “alertar para a deterioração do rio e o sucateamento de suas margens, especulando o seu potencial turístico”. Além de considerar também, as inter-relações do entorno onde está inserido, apresentando propostas e ações necessárias à sua conservação, de caráter urbanístico e ambiental.

Observam-se como principais objetivos deste projeto: implementação de um movimento permanente para planejamento, manutenção e controle visando à requalificação e dinamização do rio Capibaribe, o maior representante do patrimônio ambiental da cidade; mobilizar a sociedade, técnicos e empresários em torno de um projeto comum, com o compromisso destes atores potencializando as vocações e identidades; ter um enfoque multidisciplinar de abrangência urbanística, econômica,

e publicitária, com a inter-relação dos vários agentes envolvidos; reintroduzir a paisagem de mangue no imaginário da população.

De acordo com entrevista informal realizada com o Sr. André Cantanhede, um dos responsáveis por esse programa, a intenção é garantir a vida do rio e principalmente a qualidade de vida da comunidade ribeirinha. Juntamente com a sua esposa, Maria do Socorro Cantanhede, possuem o estabelecimento Capibar, localizado no bairro de Casa Forte, às margens do Capibaribe e realizam ações em defesa do rio desde 1989, tendo iniciado em 1994 trabalhos envolvendo a comunidade local.

Uma dessas ações é a colocação de uma rede, em determinado espaço de tempo, de uma margem a outra do rio em frente ao seu estabelecimento para coletar os objetos que ficam presos à rede, contribuindo assim para a limpeza do rio. Esses objetos coletados compõem a decoração do bar (Fotos 25 e 26), até mesmo como uma forma de chamar a atenção dos clientes para a causa do rio.



Fotos 25 e 26 – Interior do Capibar
Fonte: Marília Paes / 2006

Além dessas ações diretas de intervenção, o Recapibaribe atua também junto a órgãos como IBAMA, CPRH, dentre outros, solicitando maior atenção para o Capibaribe e procurando envolver todas as populações ribeirinhas nestas ações.

Já o “**Programa Recife sem Palafitas**” não é um projeto diretamente direcionado para o rio Capibaribe, contudo, uma boa parte da sua área de intervenção beneficiará o rio. É realizado pela Prefeitura do Recife em parceria com o Ministério das Cidades que atua na requalificação urbana de áreas de alagados com ocorrência de palafitas e, principalmente, tem a intenção de promover acesso a moradias dignas aos seus habitantes.

Trata-se de um conjunto de ações urbanísticas, ambientais, socioeconômicas e culturais, que beneficiam famílias residentes em palafitas e algumas destas áreas estão exatamente situadas, ao longo do rio.

Como um programa de melhoria da qualidade de habitação, acredita-se que é um programa extremamente interessante e a partir do momento em que o mesmo viabiliza melhorias para as pessoas que habitam as margens do rio, percebe-se que ele está também beneficiando o Capibaribe de uma forma indireta.

Algumas outras intervenções vêm sendo feitas pela Prefeitura da Cidade do Recife, realizando a desocupação de algumas áreas e o reassentamento da população em outros locais. Em alguns casos, locais que antes possuíam habitações desordenadas, hoje estão em obras (Foto 27), para a implantação de vias, que segundo a prefeitura irão melhorar o trânsito no local.



Foto 27 – Obra as margens do Capibaribe no bairro de Casa Forte
Fonte: Marília Paes / 2006

Porém, o que se pode observar, de uma forma geral, é que esses projetos e ações não possuem em sua execução uma integração entre eles, sendo mais uma vez, ações pontuais.

Alguns deles, trabalharam com a integração de projetos anteriores, como é o caso do Projeto Capibaribe Melhor. Porém, não existe uma forte integração entre as ações aqui citadas, o que, se não for bem trabalhado, poderá inviabilizar algumas das propostas.

4.3 Ações de Valorização e Viabilidade do Uso Turístico do Rio Capibaribe

Como já foi citado no presente trabalho, o rio Capibaribe já passou por diversos momentos no que se refere à percepção da população quanto à necessidade da sua valorização. Fazendo um retrospecto, tem-se no passado uma grande valorização com a construção das residências voltadas para o rio e o mesmo servindo de espaço para o lazer e entretenimento da população como um todo.

Num segundo momento, observou-se que o transporte por terra foi ganhando espaço em comparação com o uso das suas águas e que a população passou a dar as costas para o rio, na medida em que as residências neste momento são construídas de frente para a estrada de barro e de costas para o rio, tendo este último até servido de área de despejo de lixo e outros materiais não desejáveis.

Neste último momento observou-se um sério comprometimento da qualidade das suas águas pelas conseqüências das ações da própria população ribeirinha. Ainda hoje, pode-se constatar esta forma de convivência não harmoniosa da população com este elemento tão importante da paisagem urbana.

Porém, o que pode ser observado hoje, até mesmo pela atual especulação imobiliária de certas áreas do trecho estudado, é que volta a existir uma certa valorização dos aspectos naturais desta paisagem, tornando a valorização do rio uma possível realidade.

Esta valorização é sentida também pela iniciativa privada, pois, segundo a proprietária da empresa Catamaran Tours, o rio hoje é mais valorizado na medida em que já existem, por exemplo, os barcos da EMLURB que fazem a coleta do lixo acumulado no rio. Ela cita também o barco-escola da Secretaria de Educação da Prefeitura como uma ação de valorização do rio, não apenas como recurso natural, como também pelo seu valor histórico.

Outro detalhe é que esta paisagem passa a ser valorizada como cenário, tanto para a fixação de condomínios de luxo, na Beira-rio e Poço da Panela (Foto 28), quanto para a localização de centros de compras como o Shopping Paço Alfândega.



Foto 28 – Poço da Panela
Fonte: Marília Paes / 2003

Percebe-se que atualmente começa a existir uma valorização da paisagem e do Capibaribe em especial, ainda que a mesma não tenha se concretizado de todo. Começa a surgir uma nova perspectiva de valorização, à medida que empreendimentos comerciais e imobiliários passam a ver e usar o rio como um

diferencial de beleza cênica. Portanto, não somente os setores imobiliários e comerciais, mas também os culturais e de entretenimento começam a se apropriarem da potencialidade do rio.

Quanto ao setor imobiliário, segundo o projeto da Construtora Moura Dubeux, os prédios Píer Duarte Coelho e Píer Maurício de Nassau estão sendo erguidos próximos à antiga ponte giratória, atual Ponte 12 de Setembro, local de pouca especulação imobiliária até o momento. Porém surge como nova opção de espaço a ser valorizado pelas empresas e construtoras.

Este projeto passou por vários entraves para poder ser aprovado, surgiram algumas tentativas de embargar a obra. Porém, isto não aconteceu de fato e atualmente, no local, já é possível ver as obras iniciadas e procurou-se saber da iniciativa privada quais seriam as percepções com relação a esta atual especulação.

De acordo com a proprietária do Catamaran Tours, estas ações serão positivas, desde que o rio seja tratado com cuidado e que não venham a construir desenfreadamente, sem nenhuma preocupação com os prejuízos que podem causar à paisagem.

O projeto exhibe duas torres residenciais para classe média alta e é considerado um dos projetos mais ousados do mercado imobiliário no estado, os dois prédios terão 36 andares com 72 apartamentos cada e serão construídos no coração do centro antigo do Recife, na área desativada do bairro portuário.

Segundo a empresa Moura Dubeux, o empreendimento terá vista de 180 graus para o centro histórico, para os arrecifes que delimitam a barra de entrada do porto, o bairro de São José, além de paisagens das colinas de Olinda ao norte e de Boa Viagem ao sul. Em sua página na Internet, a empresa responsável pela obra,

apresenta duas perspectivas em imagens aéreas (Figuras 08 e 09) de como ficarão os prédios depois de finalizadas as obras.



Figura 08 – Perspectivas da Obra finalizada
Fonte: www.mouradubeux.com.br



Figura 09 – Vista aérea dos edifícios
Fonte: www.mouradubeux.com.br

Ao passar pelo local, atualmente, já é possível observar o início do empreendimento, pois uma das torres já se encontra com a fundação finalizada e já começa a subir. O local, observado no mês de julho deste ano, já apresenta as obras em estágio avançado (Foto 29).



Foto 29 – Estágio das obras
Fonte: Marília Paes / Julho de 2006

No que toca ao setor comercial, totalmente voltado para o Capibaribe, o Shopping Paço Alfândega tem no seu prédio (Foto 30) um diferencial, posto que seu porte e história têm grande importância para o Recife.

Erguido ao lado da igreja da Madre de Deus, no ano de 1720, para abrigar o convento dos padres da Ordem de São Felipe Néri. Pouco mais de cem anos depois, em 1826, a Alfândega de Pernambuco foi transferida para o prédio, que passou por adaptações, concluídas em 1841. Uma dessas mudanças foi a abertura da rua da Alfândega, que hoje separa a construção da igreja.



Foto 30 – Interior do Shopping Paço Alfândega
Fonte: Marília Paes / 2006

Em 1922, o edifício sofreu um incêndio. A partir de 1932, foi transferido para a Santa Casa de Misericórdia, que o alugou para diversos inquilinos, entre eles usineiros de açúcar, que adaptaram a edificação para utilizá-la como armazém. Nos últimos anos, totalmente degradado, o espaço era um estacionamento. (Pontual Arquitetos, 2006)

Dentro do Shopping Paço Alfândega, alguns restaurantes ocupam o andar superior do prédio, tendo na vista do Capibaribe um forte diferencial, tais como o Restaurante Assucar e o Dojô (Fotos 31 e 32), além do Bar e Boate Cuba do Capibaribe (Foto 33), que já em seu nome faz referência ao rio.



Foto 31 - Vista da varanda do Dojô
Fonte: Marília Paes / 2006



Foto 32 - Vista do Capibaribe da varanda do Dojô
Fonte: Marília Paes / 2006



Foto 33 - Entrada do Cuba do Capibaribe
Fonte: Marília Paes / 2006

Ainda no setor gastronômico, encontra-se o Restaurante Capibaribe (Foto 34), como mais uma ação de valorização do rio, não apenas pelo nome do estabelecimento, como também pela sua localização, próximo à ponte do Bairro Pina, com vista para o rio.



Foto 34 - Fachada do Restaurante Capibaribe
Fonte: Marília Paes / 2006

No que diz respeito a ações culturais e de entretenimento, também, citamos alguns exemplos. Tais como a inauguração de um obelisco (Foto 35) de 10 metros de altura, fixado às margens do rio Capibaribe, no Cais da Alfândega, no Bairro do Recife, entre a Ponte Giratória e o Shopping Paço Alfândega, para marcar os 350 anos da Restauração Pernambucana. Doado pelo Conselho da Comunidade Portuguesa de Pernambuco, lembrando o movimento desencadeado pelos luso-brasileiros para expulsar os holandeses das terras brasileiras.



Foto 35 – Obelisco às margens do rio Capibaribe
Fonte: Marília Paes / 2006

O projeto do arquiteto português Maia Gomes foi executado em pedra de cantaria, com base num esboço de Francisco Brennand. O monumento foi esculpido em Esposende, cidade situada ao norte de Portugal, pelos artistas plásticos Francisco e Gaspar Nóvoa, e trazido para o Recife.

Uma outra ação cultural interessante é a realização da Escola Ambiental Águas do Capibaribe que tem como finalidade ampliar os espaços pedagógicos de educação ambiental, propiciando a compreensão da importância das águas para a qualidade de vida do conjunto da cidade.

A Escola Ambiental, que também será beneficiada pelo Projeto Capibaribe Melhor, é uma unidade de aprendizagem da Rede Municipal de Ensino da Prefeitura do Recife, que realiza uma nova forma de viver e conviver com a cidade, a partir de percursos no rio Capibaribe, contribuindo para as questões ambientais e de uso comum da população.

A prática de esportes no Capibaribe não é uma ação concreta de valorização, mas sim um uso sistemático que faz com que o rio seja ressaltado e conhecido. Poucas pessoas têm conhecimento do uso do Capibaribe, ainda nos dias de hoje, para a prática de remo, mas o Sport Clube do Recife mantém uma escolinha de remo com treinamento nas águas do Capibaribe, saindo da frente da sua sede (Foto 36) na Madalena até o Recife Antigo.



Foto 36– Rampa de acesso ao rio em frente ao Sport Clube do Recife
Fonte: Marília Paes / 2003

Estes projetos, dentre outras ações, que vêm sempre tendo o rio como referência ou cenário, tais como passeios ciclísticos pelas pontes do Capibaribe; abraço simbólico ao Capibaribe, na semana do Meio Ambiente ou atividades esportivas como a Corrida das Pontes, fazem com que o recifense ou o visitante percebam melhor o rio e passem também a valorizá-lo mais.

Uma outra ação percebida foi a criação do **Fórum Pró-Capibaribe** que ocorreu no dia 18 de Julho deste ano, na Universidade Federal de Pernambuco. O lançamento deste fórum tem o objetivo de congrega representantes de órgãos ambientais de Pernambuco, entidades da sociedade civil, prefeituras municipais, órgãos estaduais, municipais e federais, usuários do rio, ONG's e imprensa, para oficializar o Fórum e articular a criação do Comitê da Bacia do Rio Capibaribe.

De acordo com o Superintendente do IBAMA /PE, Sr. João Arnaldo Novaes, a implantação deste comitê possibilitará a busca por alternativas conjuntas de gestão entre instituições governamentais e a comunidade, a fim de promover a revitalização desse rio.

Durante o fórum (Foto 37), o superintendente do IBAMA afirmou ter sido procurado pelo Sr. André Cantanhede do Programa Recapibaribe pelo fato de não existirem ações efetivas de preservação e de defesa da Bacia do Capibaribe. Durante o evento, várias pessoas falaram e defenderam uma maior preocupação com a Bacia do Capibaribe e assim, com a existência e ações do fórum, será criado o Comitê da Bacia do Capibaribe, uma ação efetiva de preocupação com o rio.



Foto 37 – Evento sobre o Capibaribe na UFPE
Fonte: Marília Paes / Julho de 2006

Porém, sabe-se que essas ações isoladas, vale reiterar, são insuficientes para solucionar os problemas relacionados ao rio Capibaribe; é preciso, como já mencionado, uma integração entre as ações e uma vontade única de efetivamente ver o Capibaribe voltar a ser não só um símbolo da cidade do Recife, mas um potencial ao seu desenvolvimento.

Nem todos os problemas aqui citados inviabilizam o seu uso como um corredor turístico, onde o visitante possa conhecer a cidade do Recife por um outro ângulo. Alguns entraves são mais sérios para o uso turístico, tais como a poluição e a falta de iluminação; porém sabe-se que ainda assim o passeio (Foto 38) já acontece em uma parte do seu trecho urbano.



Foto 38 – Catamaran em frente ao Shopping Paço Alfândega
Fonte: Marília Paes / 2006

Muito embora, para o planejamento de uma atividade turística concreta e de qualidade, sejam necessárias algumas ações imediatas de melhoria de infraestrutura; outras ações precisam ser desenvolvidas a longo prazo, tais como uma maior conscientização da população para um uso correto do rio e para que a mesma conheça melhor o Capibaribe e valorize-o mais a fim de utilizá-lo para o desenvolvimento do lugar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os aspectos de uma cidade, principalmente aqueles singulares, não podem ser tratados com descaso ou de forma puramente empírica. É preciso fazer estudos e análises de aspectos semelhantes em outras cidades e de que forma estes vêm sendo tratados. No caso específico do rio Capibaribe, no Recife, percebe-se que existe um imenso diferencial se comparado às demais cidades brasileiras no que se refere à presença de um rio em área urbana.

Ainda que não exista um grande trecho passível de ser utilizado para navegação, é fato que o trecho onde tal atividade é possível merece maior atenção, visto que corresponde a uma extensão de cerca de 15 quilômetros, desde o bairro da Várzea até o centro do Recife. Não é atual o debate sobre a utilização do rio Capibaribe, porém muito já se falou, mas pouco se fez.

Então, o que se percebe agora é uma maior valorização do rio, tanto pela população, que paga caro para morar em algumas áreas às suas margens, quanto pela iniciativa privada, a partir do momento em que se faz investimentos em empreendimentos que possuem o rio como destaque e até mesmo sendo utilizado como fator principal da atividade, como é o caso da sua utilização para passeios de barco.

De uma forma geral, pode-se afirmar que a valorização do rio pela população passou por variações, onde no início o Capibaribe era bastante relevante para os recifenses, quando o transporte de pessoas e de mercadorias ainda era feito por suas águas. Em um segundo momento, quando da utilização das estradas de barro, o rio passou a servir apenas como depósito de materiais indesejáveis e as suas

margens como moradia daqueles que não dispunham de valores altos para aquisição de moradias nas áreas ditas nobres da cidade.

Uma nova etapa surge nesta relação entre a cidade, seus moradores e o rio Capibaribe, quando uma maior valorização dos aspectos ambientais como um todo chama a atenção para as agressões que vêm sendo feitas a este recurso tão importante da paisagem do Recife e projetos surgem na tentativa de resgatar este traço não apenas natural, mas também de identidade da cidade.

Hoje, projetos mais concretos surgem (Capibaribe Melhor, Recapibaribe, Recife sem Palafitas e outras iniciativas a exemplo do Fórum Pró-Capibaribe), somados à consciência da própria população que passa a ver o rio como um diferencial importante da cidade, e assim, envolvido pela especulação imobiliária, pela preocupação ambiental e pela atividade turística. Desse modo, o rio Capibaribe volta a aparecer como foco dos debates e das ações da cidade.

Diante do que foi exposto, e tendo em vista o que já está sendo executado, acredita-se sim que há uma real viabilidade de se usar o rio como um recurso turístico, porém, claro que melhorias precisam ser feitas e algumas já estão em andamento.

Entraves como a questão de uma maior necessidade de limpeza poderiam ser resolvidos através da contratação de empresas da iniciativa privada através de licitação pública, para ser responsável pela limpeza do rio. Essa empresa poderia utilizar barcos com espaços para a veiculação de publicidade e ao ter direito de comercializar estes espaços a empresa estaria viabilizando os custos da limpeza do rio e ainda retirando seu lucro.

A questão da iluminação das pontes poderá ser resolvida, com a mesma ação que foi feita anteriormente, com uma parceria com empresas interessadas. Para

evitar os furtos das lâmpadas, como aconteceu no passado, esta iluminação poderá ser feita por cima da ponte, com refletores iluminando a base da ponte, pois assim, as lâmpadas ficarão em local de acesso mais difícil.

Uma das principais percepções durante a pesquisa de campo para esta dissertação é o pouco conhecimento da população sobre o rio Capibaribe. Muitos têm conhecimento da sua existência, é fato, mas não sabem qual o seu percurso, onde nasce, que bairros são cortados por ele e muitas vezes o confundem com o rio Beberibe.

Portanto, afirma-se que existe viabilidade para um uso turístico do rio, tanto pelo fato de existirem grandes atrativos ao longo do trecho urbano em questão, como também pelo fato de que este rio urbano possui características singulares, como a vegetação que ainda existe em suas margens, o que pode tornar o passeio mais agradável e diferente de outras cidades que possuem rios em seu espaço urbano.

Além do fato, é claro, de já existirem empresas que realizam este passeio, necessitando apenas, de uma melhoria da infra-estrutura para poder viabilizar o seu uso de forma mais concreta e mais agradável, fazendo assim com que o Recife possa usufruir deste recurso tão importante e tão singular que possui.

Entretanto, é necessário que os principais agentes do processo de revalorização e revitalização do Capibaribe articulem-se, num esforço conjunto, sob a coordenação do Estado; esforço sem o qual o rio não poderá ser usado nem socialmente e nem turisticamente.

REFERÊNCIAS

ALECRIM, Elycio. **A Fisiografia e o Turismo de Pernambuco**. Recife: Bagaço, 2003.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Recife: Problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida**. Recife, ed. Universitária, 1979.

BARROS, Nilson Cortez Crocia de. **Manual de Geografia do Turismo-Meio Ambiente, Cultura e Paisagens**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo, Senac, 2001

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1994.

CARVALHO, PAES E SANTOS (1999). **Projeto Rio Capibaribe – sua utilização turística**. Trabalho de Conclusão de Curso, 1999.

CHACON, Vamireh. **O Capibaribe e o Recife: história social e sentimental de um rio**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1959.

CPRH. **PROJETO CAPIBARIBE, um estudo do estuário**. CPRH, 1992.

CRUZ. Rita de Cássia Ariza da. **Introdução à Geografia do Turismo**. São Paulo: Roca, 2003.

CASTRO, INÁ, GOMES, P.C. & CORREIA (Org.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1995.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e Técnicas de Pesquisa em Turismo**. São Paulo: Futura, 1998.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. Disponível em <<http://www.dpnet.com.br>>. Acesso em fevereiro de 2006.

EMBRATUR. Disponível em <<http://www.embratur.gov.br>> Acesso em junho de 2006.

EMLURB. Secretaria de Serviços Públicos do Recife. Disponível em <<http://www.recife.pe.gov.br/pr/servicospublicos/emlurb/>>. Acesso em maio de 2005.

GONÇALVES, Fernando Antônio. **O Capibaribe e as pontes: dos ontens bravios aos futuros já chegados**. Recife: Comunigraf, 1997.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo, Loyola, 1996.

LAGE, Beatriz Helena G; MILONE, Paulo César (org.) **Turismo: Teoria e Prática**. São Paulo, Atlas, 2000.

LINS, Rachel Caldas. Alguns **Aspectos Originais do Sítio Urbano do Recife**. In ANDRADE, Manuel Correia (Org.) Capítulos de Geografia do Nordeste. União Geográfica Internacional / Comissão Nacional do Brasil. Recife, 1982

MENEZES, Fernando. **Recife nos tempos da Província**. Ed. Bagaço, Recife, 1999.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na história, suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martin Fontes, 1998.

OMT. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

PONTUAL ARQUITETOS. Disponível em <<http://www.pontualarquitetos.com.br>> Acesso em Março de 2006.

PROJETO CORREDORES FLUVIAIS. Disponível em <<http://www.fluvialmercosul.com.br>> Acesso em Março de 2006.

REZENDE, Antonio Paulo. **O Recife: histórias de uma cidade**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2002.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. **Turismo e Espaço – Rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo: Hucitec, 2001.

SANTOS, Milton **A natureza do Espaço Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e Urbanização**. 14 ed. São Paulo, Contexto, 2004.

SWARBROOKE, John. **Turismo Sustentável – Conceitos e Impacto Ambiental**. Vol. 1. 2ª Edição. São Paulo: Aleph, 2000.

TORRES, Rebeca. **Cancun's tourism development from a Fordist spectrum of analysis**. Sage Publications, London, 2002.

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

YÁZIGI, Eduardo. **A Alma do Lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas**. São Paulo: contexto, 2001.

_____. **Turismo: uma esperança condicional – 2 ed.** São Paulo: Global, 2002.

_____. **Civilização Urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer**. São Paulo: contexto, 2003.

APÊNDICE A - Entrevista estruturada realizada com a proprietária da Empresa Catamaran Tours

1. Qual a data de início?
2. Então lá começou primeiro? Quando?
3. E quais as maiores dificuldades que vocês encontraram desde 1996?
4. Vocês tem passeios em que dias atualmente?
5. Existe algum convênio com Operadoras e agências?
6. Você tem idéia da quantidade de passageiros no Catamaran por mês?
7. Mas na alta estação?
8. Você acredita que o rio Capibaribe, hoje, é mais valorizado?
9. Mas, hoje, vocês ainda têm dificuldades no passeio, com relação ao lixo?
10. A especulação imobiliária que começa a surgir aqui, você acha que é positivo para uma valorização, para melhoria dessa área ou não?
11. Vocês tem algum concorrente?
12. O que poderia facilitar o passeio?
13. Porque o roteiro até Casa Forte não é feito regularmente?
14. Como você vê os projetos da Prefeitura, principalmente, o Capibaribe Melhor?
15. O Barco de vocês não é iluminado?

APÊNDICE B - Entrevista semi-estruturada realizada com Evelyne Labanca Assessora Especial da Secretaria de Planejamento Participativo, Obras e Desenvolvimento Urbano e Ambiental - SPPODUA

1. Aspectos Gerais do Projeto
2. Comunidade Local
3. Recife Antigo
4. Ações diretas para a Atividade Turística
5. Mudanças de Gestão
6. Valorização do Capibaribe atualmente