

III - A DINÂMICA FÍSICO-TERRITORIAL

Apropriação do ambiente natural

Até a década de 20, o processo de formação e estruturação do Recife ocorreu, em grande parte, condicionado pelos recursos naturais, cuja inserção no ambiente construído agregava valor às práticas urbanizadoras. A partir de então, essas práticas, na maioria das vezes, desprezaram esses recursos, quer como elemento natural quer como parte importante da paisagem construída, resultando em sérios problemas ambientais.

Vem ocorrendo a transformação de ecossistemas frágeis (mangues, matas e estuários) em áreas urbanas, com desaparecimento de manguezais; a ocupação das margens dos rios e canais, inicialmente por mocambos e, atualmente por edificações, interferindo no fluxo dos rios e canais urbanos e na impermeabilização do solo, o que causa enchentes de grandes proporções nas ocupações de entorno.

Além disto, há a ocupação de áreas de encostas, de forma desordenada, com baixo padrão construtivo e uso incorreto do solo, trazendo impactos ambientais, como erosões e ruptura de taludes e supressão da vegetação, com perda de solo de superfície e instabilidade de encostas, contribuindo para uma série de riscos para a população residente. Atualmente, encontram-se identificados e monitorados cerca de 47.000 pontos de risco nas áreas de morros da cidade do Recife, com maior incidência nos morros de Casa Amarela e Ibura.

A substituição gradativa de edificações unifamiliares por edificações multifamiliares sobrecarrega a infra-estrutura existente e o lançamento de esgoto e lixo nos corpos d'água contribui para a poluição hídrica e ocasiona uma baixa qualidade da água dos rios, interferindo na balneabilidade das praias.

Mais recentemente acontece a erosão costeira nas praias da zona sul do Recife, com avanços expressivos da linha da costa e perdas nas faixas de praia. E o aumento da frota de veículos circulantes causa o aumento da emissão de gases poluentes.

A rede hidrográfica confere peculiaridade ao Recife. Esta é tão importante para a cidade como as redes de infra-estrutura e serviços. O Recife carece de uma política contínua de intervenção nos cursos d'água, com destaque para o Rio Capibaribe e seu estuário por razões históricas e importância paisagística, conformando identidade central do Recife.

Conforme já analisado no Plano Plurianual anterior, os mesmos elementos que, poluídos, contribuem para a insustentabilidade da cidade, dão ao Recife um charme particular e um encanto que atraem os seus habitantes e os que a visitam. Os rios que cortam a cidade, formando desenhos sinuosos; a praia urbana com sua faixa de areia e seus coqueirais; as lagoas e os açudes; os mangues e os canais que se espalham pela cidade

lhe proporcionam uma beleza peculiar e justificam a expressão: **cidade das águas**.

O curso de degradação do ambiente pode ser refreado mediante políticas públicas de controle ambiental e sensibilização da população, do comércio, da indústria e dos serviços que se desenvolvem na cidade de forma a recuperar e prevenir danos irreparáveis, a curto, médio e longo prazos, o que mais uma vez aparece como prioridade nos projetos para o período.

Saneamento ambiental

Parte significativa da população recifense vive em más condições ambientais, o que repercute sobre a qualidade de vida da população, especialmente para aqueles que habitam nas áreas pobres da cidade. A classe média, através de soluções individuais, consegue manter-se a certa distância desses problemas, o que de certa forma mascara a situação e a dificuldade da gestão pública no setor.

Com relação ao abastecimento de água, os números relativos a esse serviço são preocupantes e mostram que, a cada ano, a situação se agrava. Segundo o IBGE, em 1991, 94,7% dos domicílios do Recife estavam ligados à rede de água; 2,0% eram abastecidos por poço ou nascente e 3,3% por outras formas. Em 2000, o percentual de domicílios ligados à rede caiu para 88,0%. Em compensação o de abastecidos por poço ou nascente subiu para 9,6% enquanto o número relativo a outras formas de abastecimento d' água caiu para 2,4%.

Entre a população de baixa renda, a necessidade de armazenamento de água, aliada à ausência de instalações hidráulicas e sanitárias adequadas agravam as condições de higiene, com rebatimento na saúde desses consumidores. Também a perfuração de poços "rasos", leva às residências água contaminada, em sua grande maioria, sendo portanto imprópria para consumo humano.

O Recife possui apenas 30% de sua área coberta com rede pública de esgotos, restrita ao centro da cidade e a bairros de maior poder aquisitivo. A partir da década de 1980, com o surgimento do Modelo Condominial, foram construídos cerca de 72 sistemas pela Prefeitura do Recife e pelo Governo do Estado. A Secretaria de Saneamento do Recife constatou a existência de 67 desses sistemas operando de forma precária, ou mesmo paralisados, prejudicando 120 mil usuários.

Segundo o IBGE, em 2000 apenas 42% dos domicílios do Recife estavam ligados à rede geral de esgotos. Nesse mesmo ano, 46,6% dos domicílios dispunham de fossa séptica, 7,8% de fossa rudimentar e 2,7% não dispunha de banheiro. Pode-se afirmar que mais de um milhão de pessoas no Recife não possuem serviço de esgotamento sanitário.

Cabe registrar que os bairros Cohab, Ibura e Jordão, onde ocorreu crescimento populacional elevado na última década, apresentam maiores índices de domicílios com precário escoamento sanitário.

Quanto à coleta dos resíduos sólidos no Recife, ela pode ser considerada relativamente satisfatória. Os principais elementos da problemática dos resíduos sólidos no Recife são: o alto custo da coleta e do destino final, o caráter ainda limitado da coleta seletiva e, sobretudo, o destino final dos resíduos que fica fora do território municipal.

Com base neste quadro mais geral, a organização do último período governamental ocorreu no sentido de aproximar a gestão da administração do saneamento, buscando compartilhá-la e operando de forma mais efetiva. A gestão dos recursos financeiros direcionados para esta área motivou a recente proposição de autonomizar esta secretaria, com a criação de uma autarquia que venha a permitir concessão e gestão compartilhada dos serviços de água e esgoto no Município do Recife, preenchendo uma lacuna histórica e assegurando à Prefeitura uma participação decisiva na administração desses serviços.

Áreas de preservação ambiental e espaços públicos

Dentro da visão de proteção ambiental, a Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Recife (16.176/96), definiu as Zonas Especiais de Proteção Ambiental (ZEPA 2), nas quais o município institui suas Unidades de Conservação tendo em vista a preservação de suas características ambientais. O quadro abaixo apresenta as Zonas Especiais de Proteção Ambiental:

Nº DA ZEPA	NOME ZEPA	LOCALIZAÇÃO (BAIRROS)	ÁREA (HA)
TOTAL			6.661,66
1	Laçoa do Araça	Imbiribeira	14,20
2	Parque dos Manguezais	Pina	212,84
3	Vila Tamandaré	Estância	8,50
4	Parque do Rio Jordão	Imbiribeira/Boa Viagem	
5	São Miguel Afogados	Afogados	18,77
6	Parque do Jiquiá	Jiquiá	54,50
7	Ilha Joana Bezerra	Ilha Joana Bezerra	3,51
8	Mata do Barro	Barro	224,20
9	Engenho Uchôa	Tejipió	192
10	Mata da Várzea	Várzea	713,17
11	Jardim Botânico	Curado	113,66
12	Dois Unidos	Dois Unidos	52,14
13	Reserva Ecológica Dois Irmãos	Dois Irmãos	467,82
14	Guabiraba Pau Ferro	Guabiraba	3.674,20
15	Caxangá	Caxangá	102,20
16	Praia Do Pina / Boa Viagem	Boa Viagem	57,48
17	Sítio dos Pintos	Sítio Dos Pintos	51,30
18	Mata da Várzea / Curado	Várzea	409,88
19	Mata do Circulo Militar	Curado	293,19
20	Iputinga / Apipucos	Apipucos	31,71
21	Área Estuarina do Rio Capibaribe	-	129,30

Fonte: PCR / SEPLAM / DIRBAM

A preservação dos remanescentes da Mata Atlântica é de grande importância uma vez que a sua degradação tem conseqüências graves no abastecimento d'água, na proteção contra erosão e deslizamentos e, no risco de extinção da flora e fauna. Contribui também para o assoreamento dos rios, canais e estuários, agravando os problemas de alagamento na planície.

No entanto, as características ambientais estão, também, fortemente relacionadas à existência de áreas verdes, em lotes privados, basicamente compostos por pomares e canteiros de plantas ornamentais.

Os imóveis instituídos como IPAVs pela Lei Nº 16.176/96 incorporam parte dessa parcela de cobertura vegetal que contribuem para a amenização do clima e qualidade paisagística da cidade.

A maioria das praças com maior área verde concentram-se nos bairros de Casa Forte, Graças, Jaqueira e Dois Irmãos. O estado de conservação dessas áreas está diretamente relacionado com a sua localização. Assim, é nos bairros de renda alta e média que estão localizadas aquelas em bom e regular estado de conservação.

A melhora do espaço público é uma das maneiras de que dispõem as administrações para conseguir melhoria efetiva nas condições de vida da população mais desfavorecida. É o espaço público que diferencia uma cidade da outra, conferindo-lhe identidade própria. A identidade urbanística de uma cidade favorece o aumento da auto-estima da população local e aumenta as chances de atração de negócios e investimentos externos.

A ocupação do solo urbano

Estudos para o Plano Diretor, em 1991, assinalavam que o Centro Expandido, Boa Viagem, Derby, Espinheiro, Graças e Aflitos, Torre e Madalena e proximidades da Av. Caxangá abrigavam as maiores áreas construídas.

Na década passada, esses bairros mantêm a sua trajetória de concentração, à exceção de alguns bairros do Centro Expandido. Mas, outros bairros passam a conhecer acréscimos significativos em termos de área construída.

Em 1996, as maiores áreas construídas concentravam-se em Boa Viagem (929.832 m²), seguido pela Boa Vista (832.808 m²), Imbiribeira (576.697 m²), Santo Amaro (535.696), Santo Antônio (676.038) e São José (537.139m²). No entanto, levando em consideração o ano 2003, Boa Viagem apresentou um crescimento de 43%, Imbiribeira e Santo Amaro de 49% e os demais bairros com crescimento inferior a 20%, sendo que o Bairro de Santo Antônio não conheceu acréscimo de área construída. Chama a atenção o incremento ocorrido na Ilha do Leite (163%), em decorrência do Pólo Médico, e Ilha de Joana Bezerra, que tinha uma área construída, em 1996, na ordem de 1.500 m², passando em 2003, para 48.300 m². Esse crescimento deve ser creditado à implantação dos edifícios do Fórum e Associação dos Amigos com Deficiência (AACD).

Destacam-se, ainda, os acréscimos no período 1996/2003, de Casa Forte, (283%), Arruda, Torreão e Ipsep (em torno de 150%).

Dentre as áreas pobres situadas na periferia, chama a atenção os acréscimos, no período considerado, nos seguintes bairros: Passarinho (517%), Macaxeira (313%), Guabiraba (283%), Mangabeira (377%), Mangueira (175%), Dois Irmãos (140%), Sítio dos Pintos, Ponto de Parada, Porto da Madeira (todos em torno de 100%).

O processo de verticalização e de adensamento construtivo da cidade vem se realizando de forma indiscriminada em parte do seu território. Na maioria das vezes, ocorre de forma incompatível com a paisagem e com a capacidade das estruturas urbanas. A resposta da municipalidade foi a Lei dos Doze Bairros, que define critérios para a construção em 12 bairros da Região Noroeste (RPA 3) da Cidade.

Essas estruturas excessivamente verticalizadas não guardam uma relação com o parcelamento do solo, resultando, na maioria das vezes, no confinamento dos espaços públicos e em más condições de vida de forma geral.

Além disso, no caso específico de Boa Viagem, o conjunto de prédios erguidos na Avenida Beira Mar impossibilitam a vista para o mar para aqueles que não habitam na orla e ocasionam sombra na praia após as duas horas da tarde.

Nas áreas formais da cidade, constata-se que há uma coincidência entre as manchas com maiores densidades construtivas, maiores coeficientes de aproveitamento e maiores alturas.

Já nas áreas informais, mais particularmente nos morros, verifica-se que, apesar de apresentarem altos coeficientes de aproveitamento, não são verticalizados, o que indica uma ocupação maciça dos terrenos.

A espacialização das atividades econômicas

A dinâmica de localização das atividades comerciais, de serviços e industriais conheceu, ao longo do tempo, profundas transformações. Até a década de 70, o centro abrigava as principais atividades econômicas e institucionais.

Com a emergência de um dinâmico mercado imobiliário direcionado às classes médias, os bairros do Espinheiro, Graças e Boa Viagem tornaram-se áreas privilegiadas para esses investimentos imobiliários. Tal processo significou a migração do terciário "nobre", que se localizava na área central, para esses bairros. Ao mesmo tempo, contribuiu para a expansão, na área central e seu entorno, das atividades comerciais e terciárias direcionadas para os segmentos populares.

Essa concentração de atividades comerciais e de serviços na área central foi fortemente impulsionado pelas maiores facilidades de mobilidade, o que contribuiu para uma certa estagnação dos centros secundários - Encruzilhada, Afogados e Casa Amarela.

Mas recentemente, com a expansão do mercado para outros bairros, particularmente para Torre, Madalena, Aflitos, Tamarineira, Parnamirim, Santana e Casa Forte, as atividades comerciais e de serviços foram se instalando, particularmente, nas suas principais vias de acesso.

O Centro Principal ainda agrega grande parte dessas atividades. Além do comércio atacadista e varejista, nessa área localiza-se parte considerável dos órgãos públicos, instituições financeiras e unidades de ensino públicas e particulares, bem como parcela importante dos equipamentos relacionados ao turismo, ao lazer e à cultura.

Vizinho ao Centro Principal, o Pólo de Saúde é um elemento de atração de fluxo. Esse Pólo que, inicialmente, instalou-se nos bairros da Ilha do Leite e Paissandu (originado no século XIX com duas unidades hospitalares nos seus extremos: o Hospital Pedro II, nos Coelhos e o Hospital Português, no Paissandu), estendeu-se territorialmente, na direção da margem esquerda e parte da margem direita do Rio Capibaribe. Seguindo assim a tendência de localização da população de maior poder aquisitivo, usuária de serviços privados de saúde, característica mais marcante desse Pólo.

Na direção sul, em Boa Viagem, destaca-se a concentração de equipamentos de lazer e cultura (hotéis, cinemas, bares, restaurantes e feiras típicas), em função da atratividade turística do bairro. Atividades educacionais também estão presentes, com equipamentos direcionados à população de rendas média e alta. Além dessas atividades, observa-se a presença de serviços de saúde, especialmente clínicas. Ao longo da Avenida Mascarenhas de Moraes continuam a se destacar as transportadoras, responsáveis pelo tráfego pesado da área.

Ainda na Zona Sul, subindo os morros, o uso habitacional é mais marcante, sendo o comércio de tipo local. Na Zona Norte acontece o contrário, pois os Centros Secundários da Encruzilhada, de Casa Amarela, Beberibe e de Água Fria constituem importantes pólos de comércio e de serviços diversificados -, como feiras livres, farmácias, armazéns de materiais de construção, bancos, serviços de assistência técnica e supermercados, concentrados nas imediações dos mercados públicos e nas principais vias locais.

De forma semelhante à dinâmica existente em Casa Amarela, o Centro Secundário de Afogados representa uma área de comércio popular, bastante dinâmico, com grande número de atividades concentradas em torno do Mercado Público, Largo da Paz, Biblioteca Municipal e ao longo das vias principais.

Outra área que se destaca por apresentar um uso diferenciado é o eixo da Avenida Caxangá, que abriga atividades comerciais e de serviços diversificados, com um número expressivo de revendedoras de automóveis, assim como de atividades ligadas à saúde. Vale salientar a política dos Distritos Industriais promovida pela Sudene a partir dos anos 60, responsável pela instalação de atividades industriais no Distrito Industrial do Curado, na margem da BR 232, em conurbação com Jaboatão.

Nas demais áreas da cidade, não é significativa a presença de outros usos além do habitacional ou do comércio de bairro.

Áreas urbanizáveis, vazios urbanos e o processo informal de ocupação

Toda a extensão territorial do município do Recife é considerada Zona Urbana. Entretanto, ainda existem muitos imóveis rurais, cadastrados apenas pelo INCRA, alguns com dezenas, outros com centenas de hectares, alguns já loteados, outros que ainda resistem ao parcelamento para fins urbanos.

Estão localizados nas proximidades das rodovias BR101, BR 232 e BR 408 (TIP-Curado), a oeste da BR101 e nos limites com Jaboatão, Camaragibe (Aldeia) e Paulista. Algumas dessas áreas estão protegidas por legislação estadual de proteção de mananciais e reservas ecológicas, o que implicará em parâmetros mais restritivos de parcelamento, ocupação e uso para fins urbanos. Outras, entretanto, integram a fronteira de conurbação e de transbordamento do tecido viário do município do Recife.

A dinâmica urbana do Recife nos últimos trinta anos, gerou, também, edificações vazias ou subutilizadas, merecendo atenção especial as que se situam nos bairros centrais da cidade, particularmente aquelas que conheceram um processo de obsolescência funcional (antigas fábricas, pátios ferroviários, antigas instalações militares, armazéns portuários) e que apresentam um grande potencial para reutilização.

Tal situação não é uma especificidade da cidade do Recife. Acontece, praticamente, em todas as cidades brasileiras. Não sem razão o Estatuto da Cidade estabeleceu instrumentos com o objetivo de combater a especulação fundiária e imobiliária.

Segundo o Cadastro de Áreas Pobres (PCR/URB; UFPE/FADE, 1998) 659.076 habitantes (46,32% dos habitantes do Recife) ocupam 154.280 moradias em 421 assentamentos de baixa renda, apresentando a carência de infra-estrutura e serviços urbanos, além de irregularidades quanto à propriedade e/ou às condições de ocupação do solo. Do total destes assentamentos somente 252 compõem as 66 Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS.

A impossibilidade de ascensão sócio-econômica de muitas famílias e sua dificuldade para se manter em áreas com acesso a serviços e oportunidades de trabalho e renda vêm acarretando a intensificação da autoconstrução nos assentamentos em áreas centrais, num processo de adensamento.

As necessidades habitacionais do Recife estão expressas no déficit habitacional - 15,7%, bem acima da média nacional (10,1%), e principalmente na inadequação de habitações quanto à infra-estrutura - 64,4%, também acima da média brasileira (45,1%).

Sistema de transporte e trânsito

O crescimento do Recife tornou o padrão da mobilidade urbana mais complexo em decorrência dos aumentos das distâncias das viagens e das funções que o cidadão moderno exerce, ocorrendo à redução proporcional do centro da cidade como pólo de atração de viagens. Tal tendência, prevista no Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU de 1982) projetou no município núcleo da RMR o fortalecimento dos eixos radiais preexistentes, através da sua melhoria qualitativa e a constituição de vias paralelas, bem como a construção de perimetrais de interligação entre municípios e bairros evitando o centro (1^a, 2^a, 3^a e 4^a perimetrais).

Cidade histórica, que se expandiu a partir do núcleo comercial utilizando vias espremidas entre seu casario, o Recife dispõe de uma malha viária radial de reduzida capacidade de tráfego, entrecortada por uma série de artérias transversais que multiplicam o número de interseções e reduzem a velocidade operacional de circulação dos veículos - o município não dispõe de vias expressas. Pesquisas efetuadas pela CTTU evidenciam esse fato, mostrando a significativa participação do tempo gasto pelos automóveis nas interseções em relação ao tempo total de retardamentos ocorridos durante as viagens: algo em torno de 74% do tempo total de retardamentos (rodas paradas) registrados no sistema estrutural, nos períodos de pico, ocorrem nas interseções semaforizadas da cidade. Isso devido a quantidade de cruzamentos e a fatores diversos ligados a operação e a geometria da via.

A questão da melhoria do acesso para induzir a expansão de moradias e de atividades comerciais no Centro Expandido da Cidade, notadamente no Bairro do Recife, passa pela definição de uma política específica de estacionamento, fator bastante demandado pela comunidade.

Por outro lado, as prioridades ofertadas para o transporte público de passageiros nas últimas décadas resultaram no benefício de trechos isolados, espalhados no espaço urbano; faltou a visão sistêmica da necessidade da estruturação de uma rede livre de congestionamentos. Enquanto isso a entrada em funcionamento da linha do metrô que acompanha a Avenida Mascarenhas de Moraes terá um impacto extremamente significativo sobre a área sul da cidade, requerendo uma reestruturação da malha de transporte local, assim como planos específicos de requalificação e/ou de renovação urbana de sua zona de sua influência.

A utilização de instrumentos do planejamento urbano, como a Outorga Onerosa do Direito de Construir, no controle e/ou indução do adensamento em determinadas áreas, surge como uma importante estratégia de espalhamento da matriz de viagens, evitando o agravamento da concentração do tráfego em alguns corredores urbanos, reduzindo assim o impacto do crescimento da cidade nas futuras necessidades de transporte do município.