

# Problemas Socioambientais na Urbanização de Zonas Costeiras\*

Simone de Araujo Pereira\*\*

Rogério Proença Leite\*\*\*

## Resumo:

A partir da década de 1970, um novo fenômeno demográfico é identificado nos Estados Unidos, o qual consiste em deslocamentos migratórios com relevantes saídas de grandes núcleos urbanos. Dependendo de suas características, esse fenômeno foi descrito como *population turnaround*, caracterizado por um processo emigratório que ocorre para zonas rurais, ou como *counterurbanisation*, quando a emigração se dá para áreas menos adensadas na mesma cidade. No âmbito desse fenômeno, verifica-se, atualmente, o que estamos chamando de “costeirização”, que consiste na emigração de núcleos urbanos para zonas costeiras, ambientes naturais, que têm sido demandados como capazes de fornecer melhores condições de vida, com traços de dissociação e ruptura com um intenso ambiente urbano, numa tentativa de “redesign sinérgico” em que se busca associar a natureza da costa marítima com o conforto e a infraestrutura encontrados em ambientes urbanizados. Identifica-se esse fenômeno na cidade litorânea “Barra dos Coqueiros”, na qual foi desenvolvida a presente análise.

**Palavras-Chave:** *Population turnaround. Counterurbanisation. Costeirização.*

\* Artigo realizado no âmbito da pesquisa sobre o litoral sergipano intitulada: “URBANIZAÇÃO LITORANEA: Potencialidade e sustentabilidade nos processos de desenvolvimento urbano da costa marítima de Sergipe”. Bolsa de Pós-doutoramento oferecida por convênio CAPES/FAPITEC.

\*\* Doutora em Sociologia e Mestre em Antropologia (PPGS/UFS – CES/UC), com Pós-doutoramento pelo PPGS/UFS, através do Programa Nacional de Pós-Doutorado - PNPD/CAPES/FAPITEC [simonearaujo@gmail.com](mailto:simonearaujo@gmail.com).

\*\*\* Professor Titular em Sociologia DCS/PPGS/UFS, Pesquisador CNPq e Coordenador do Laboratório de Estudos Urbanos e Culturais – UFS. [rproleite@gmail.com](mailto:rproleite@gmail.com)

## Social and Environmental Problems in Coastal Urbanization

### Abstract:

From the 1970s, a new demographic phenomenon has been identified in the United States, which consists of migratory displacements with significant exits from large urban centers. Depending on its characteristics, this phenomenon has been described as “Population turnaround”, characterized by an emigration process that occurs in rural areas; or, as “Counterurbanisation”, when emigration occurs to less dense areas in the same city. In the context of this phenomenon, we are currently seeing what we are calling “Coastalisation”, which consists of the emigration of urban centers to coastal areas; natural environments, which have been demanded as capable of providing better living conditions, with traces of dissociation and rupture with an intense urban environment, in an attempt to “synergistic redesign” in which we seek to associate the nature of the sea coast with comfort and infrastructure found in urbanized environments. Identify this phenomenon in the coastal town “Barra dos Coqueiros”, which was developed in the present analysis.

**Keywords:** Population turnaround. Counterurbanisation. *Costeirização*.

## Problemas Sociales y Ambientales en la Urbanización Costera

### Resumen:

Desde la década de 1970, se identificó un nuevo fenómeno demográfico en los Estados Unidos, que consiste en desplazamientos migratorios con importantes salidas de grandes centros urbanos. Dependiendo de sus características, este fenómeno ha sido descrito como *population turnaround*, caracterizado por un proceso de emigración que ocurre en las zonas rurales; o, como *counterurbanisation*, cuando la emigración ocurre a áreas menos densas en la misma ciudad. En el contexto de este fenómeno, actualmente estamos viendo lo que llamamos *costarización*, que consiste en la emigración de los centros urbanos a las

zonas costeras; entornos naturales, que han sido demandados como capaces de proporcionar mejores condiciones de vida, con rastros de disociación y ruptura con un entorno urbano intenso, en un intento de “rediseño sinérgico” en el que buscamos asociar la naturaleza de la costa del mar con la comodidad y el confort. infraestructura encontrada en ambientes urbanizados. Este fenómeno se identifica en el pueblo costero “Barra dos Coqueiros”, en el cual se desarrolló el presente análisis.

**Palabras clave:** *Population turnaround. Counterurbanisation. Costeraización.*

Há muito que a urbanização é uma condição mundial incontornável das cidades, com forte expansão e intensificação na contemporaneidade. De acordo com relatório da Organização das Nações Unidas (ONU), publicado em 2014, 54% da população mundial se concentra em áreas urbanas, apresentando projeções para alcançar os 66% do total da população mundial já em 2050<sup>1</sup>.

O mapa-múndi das cidades está a mudar. Apenas cerca de 30% da população mundial era urbana nos anos 1950. Hoje, já somos metade da população mundial a morar em cidades, sobretudo concentrada em megacidades com mais de 5 milhões de habitantes. No ano de 2014 existiam cerca de 28 megacidades com mais de 10 milhões de pessoas e as Nações Unidas estimam que haverá mais de 40 megacidades até 2030<sup>2</sup>.

A distribuição geopolítica das megacidades revela uma concentração maior na Ásia, lugar que tem se destacado internacionalmente pelo dinamismo das novas economias emergentes. Essa

1 Dados disponíveis em: <https://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050>. Acesso realizado em 30/08/2018.

2 United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision. United Nations, New York.

concentração desvenda, por outro lado, o alto nível de adensamento humano nas megacidades no chamado *Global South*.

O relatório das Nações Unidas sobre as tendências mundiais da urbanização destaca modelarmente alguns casos. A China tem seis megacidades e 10 grandes cidades (*large cities*) com populações entre 5 e 10 milhões de habitantes. A Índia, por sua vez, tem quatro grandes cidades que foram projetadas para serem megacidades (Ahmadabad, Bangalore, Chennai e Hyderabad) em meio a sete megacidades projetadas para 2030<sup>3</sup>.

No período de 1950 a 2014, o mundo ficou mais urbano do que rural, mais concentrado demograficamente em grandes cidades e, por fim, passou por um crescimento vertiginoso do número de grandes cidades e megacidades. Em 1990, havia apenas 10 megacidades, em 2014, foram 28 e estima-se que serão 41 em 2030. Havia 21 *large cities* (com população entre 5 e 10 milhões) em 1990 e hoje já existem 43. A previsão é que existam 63 grandes cidades nos próximos 16 anos. As cidades médias, de 1 a 5 milhões de habitantes, totalizam 239 unidades em 1990. Em 2014 já são 417 e estima-se que serão cerca de 558 cidades em 2030<sup>4</sup>.

Paradoxalmente, o relatório também aponta uma queda no crescimento demográfico das grandes cidades mais tradicionais, especialmente das metrópoles e das megalópoles; como é o caso de Osaka e Nova Iorque, que hoje assumem, respectivamente, a segunda e a terceira posições entre as maiores do mundo, com estimativas que sugerem que em 2030 descerão à décima terceira e décima quarta posições, nesta ordem.

De outro modo, o mesmo relatório aponta para a rapidez com a qual algumas pequenas cidades observam um importante adensamento populacional, sem explicitar se são somente adensa-

3 Idem, p. 14.

4 Idem, Ibidem, p. 14-18



A quantidade de domicílios, em 2011, nessa zona litorânea, totalizava 17,4 milhões, dos quais 9,2% eram de uso ocasional, possibilitando um entendimento de que estas unidades de habitação estão localizadas em áreas com infraestrutura e cotidiano típicos de áreas urbanizadas. Sabemos, ainda, que em todas as regiões brasileiras, a maior concentração e densidade populacional, bem como a maior perspectiva de crescimento, se encontra na zona costeira, sendo, por consequência, foco de atenção de empresas da construção civil e de pessoas que se interessam pelo ambiente de natureza praia ou a chamada “beira-mar”; fenômeno que demanda análises de pesquisadores e cuidados específicos de todos os entes federativos.

A urbanização litorânea avança sobre a paisagem rural de determinadas cidades praianas, principalmente nas áreas limítrofes com o mar, o que nos leva a questionar a dicotomia urbano e rural no âmbito do processo de urbanização da costa. De todo modo, projeções apontam para um acréscimo populacional em zonas urbanas costeiras, talvez como fuga dos grandes núcleos urbanos para pequenos núcleos também urbanizados, num movimento que não nos parece ser o de busca ou retorno para o rural, mas, sim, o de uma certa melhoria de qualidade de vida, com um aproveitamento de todas as comodidades e estruturas compreendidas e advindas da condição urbana.

Aqui se entende “condição urbana” como uma situação de adensamento demográfico num determinado espaço, com infraestrutura de serviços e atendimentos individuais e coletivos que visem facilitar e ordenar a convivência entre estes. Isso, para dizer o mínimo, pois a ideia de urbanização e sua definição se apresentaram e foram sendo modificadas ao longo de vários anos, podendo ser observada a partir de dois espectros analíticos: 1) relacionado à forma de se processar uma urbanização, como fundamento de gestão; e 2) uma análise do resultado deste processo. Tais espectros se desenvolveram a partir de duas

correntes analíticas: a primeira apresentava o indivíduo como produtor do espaço urbano e a segunda entende que a produção do espaço urbano se dá a partir de detentores do capital, pela iniciativa pública e privada.

## Urbanismo litorâneo: em busca de um conceito

Embora o esforço para definir e conceituar urbanização seja necessário, a diversidade de configurações urbanas tem criado muitas definições ineficientes para abranger as diferentes situações e contextos. Para chegar a uma definição de urbanização que recubra, de forma aproximada, os atuais processos, faz-se necessário compreender as percepções apresentadas em variados períodos, bem como a dinâmica sociocultural que fundamentou cada movimento histórico. Assim, uma breve compreensão das clássicas definições de urbanismo é necessária para o desenvolvimento de novas percepções que considerem questões relacionadas ao ambiente natural como fundamentais para se pensar os processos de urbanização da cidade, e sobretudo analisar a urbanização em cidades praianas.

Em seu “O urbanismo”, Françoise Choay ([1965] 1979) assevera que fracassamos na ordenação das cidades, embora tenham sido concebidas por especialistas em planejamento urbano. Em busca de uma nova concepção para o urbanismo, a autora entende que este se tornou um termo ambíguo, que “designa através dele tanto os trabalhos do gênio civil quanto os planos de cidades ou as formas urbanas características de cada época” (Choay, 1979, p. 06). A autora entende urbanismo por sua acepção original, como uma pretensão científica, que tem o propósito de resolver o problema apresentado pela “cidade maquinista” (Choay, 1979).

Le Corbusier (1992), por sua vez, discute os principais aspectos que ensejaram o urbanismo como forma de ordenação da cidade, dentre os quais se destacou a perspectiva clássica, re-

conhecida por comportar uma ideia de retas e da ordem numa premissa básica da relação às curvas que não seriam do domínio humano: “a rua curva é o resultado da vontade arbitrária, da intolerância, da indolência, do relaxamento, da desconstrução, da animalidade” (p. 10). Por outro lado, mediante a condição social que se apresenta após o adensamento das cidades em decorrência da Revolução Industrial, como destaca François Choay, a condição de vida impõe uma ordenação contra as mazelas que ali se estabeleciam, o que ensejou uma expressão do urbanismo como forma de ordenação do espaço.

Le Corbusier investe num sentido de urbano de ordenamento arquitetônico, afastando o “caos” próprio da produção e dinâmica sociocultural:

Digamos desde já que há cem anos, submergidos na grande cidade por uma invasão súbita, incoerente, precipitada, imprevista e acabrunhante, tolhidos e desconcertados, abandonamo-nos, deixamos de agir. E chegou o caos com suas consequências fatais. A grande cidade, fenômeno de força em movimento, é hoje uma catástrofe ameaçadora, por já não ser animada por um espírito de geometria (Corbusier, 1992, p. 24).

Para Le Corbusier ([1925]2000), a cidade é o centro da vida e do trabalho intenso e por isto seria preciso uma reação: “A reta é uma reação, uma ação, uma atuação, o resultado de um domínio de si. É sadia e nobre” (p. 11). A busca pelo rigor perfeito da ordenação encontrava no ângulo reto sua melhor sustentação. Para ele a cidade é um fenômeno em movimento, que desafia diariamente os agentes para uma gestão adequada das condições específicas apresentadas por diferentes grupos. Deste modo, é latente a ideia de um contínuo espaço a ser ocupado pela urbanização, mediante a orientação racionalizada dos espaços urbanos. Para o autor, para essa cidade, velozmente ébria e que se movimenta em si

mesma, “bastaão alguns anos de desenvolvimento para que as características locais, impostas pelo clima e pelas tradições, surjam naturalmente neste movimento” (p. 44).

Em outra perspectiva, Bourdin (2011) estabelece uma reflexão sobre aquilo que chama de “fazer cidade”, buscando compreender as profundas mudanças que ocorreram entre os anos de 1980 e 2010, os quais estiveram sobre a pressão do urbanismo liberal e suas consequências atuais. Esse autor se preocupa em encontrar pistas para um “urbanismo depois da crise”, assente no que entende ser a “ideologia do nosso tempo”, nomeadamente no desenvolvimento urbano sustentável. Deste modo, a reflexão de Bourdin (2011) colabora para pensar o processo de urbanização litorânea, na medida em que o aspecto da interseção da urbanização e da natureza se evidencia. Pensemos que, diferentemente de outros espaços da cidade, a natureza não pode ser simplesmente sobreposta por emaranhados arquitetônicos: é preciso avançar nos arranjos urbanos que interajam com o ambiente natural, na mesma medida em que é necessária a manutenção da natureza a ser tecnicamente descoberta e incorporada aos projetos urbanos.

Nesse sentido, é importante lembrar a complexidade que é o processo de urbanização litorânea, uma vez que existem a necessidade de adequação das demandas sociais e ambientais, os problemas gerados pelo adensamento populacional no litoral e as demandas oriundas de uma certa noção romantizada pelo habitat natural da Orla Marítima. No contexto de compreensão de uma nova e necessária ideia de urbanismo, observa-se que a urbanização litorânea demanda particularidades muito distintas da antiga concepção da cidade industrial e moderna (Leite, 2017).

A cidade praiana se caracteriza por fundamentar sua economia no turismo e na comercialização da praia como mote atrativo à comercialização imobiliária. Neste sentido, a reflexão aqui de-

envolvida recai sobre a urbanização litorânea, especificamente sobre a Orla Marítima das “cidades litorâneas defrontante com o mar”. Atualmente, quando se fala na relação urbanização e natureza, a ideia de sustentabilidade é mais proeminente na medida em que a natureza tem se tornado aspecto relevante no “fazer a cidade”. Mas, que tipo de urbanização seria capaz de comportar as peculiaridades naturais das zonas de praias? Ou, ainda, para contribuir para pensar a cidade, que tipo de urbanização conseguiria congrega os desejos pela beira-mar com experiências confortáveis, que gerariam a construção de equipamentos públicos e a manutenção da natureza da praia? Que tipo, afinal, de urbanismo sustentável é possível nas cidades litorâneas?

## Urbanização e Contraurbanização

No âmbito do debate acerca dos tipos plausíveis de urbanização litorâneas, emerge uma interessante discussão acerca de formas urbanísticas mitigadas e voltadas para uma espécie de urbanismo-mínimo, por vezes chamado de *counterurbanisation* (Cloke, 1985). Este tipo *sui generis* de urbanismo às avessas é resultante de demandas culturais de uso da “natureza urbanizada”. Sem preocupação em estender e esgotar as discussões sobre o conceito, interessa-nos aqui tão somente entender que este contraurbano, como modo diferenciado da urbanização, atua para adequar as estruturas arquitetônicas da faixa litorânea defrontante com o mar<sup>5</sup> e atender às demandas individuais pelo contato urbanizado com a natureza, numa perspectiva de um processo que não aniquile a paisagem natural, mas a coloque em harmonia com a paisagem construída e edificada, numa espécie de processo sinérgico de re-design de ambos.

O entendimento desse fenômeno perpassa necessariamente pela compreensão das mudanças conceituais na ideia de urbanização

5 A linha limítrofe a qual se torna objeto principal da presente reflexão, extensivo à toda cidade, é a definição legal de Orla Marítima.

e as mudanças socioculturais que ensejaram o reconhecimento de uma condição que se encontra, de todo modo, na contramão da urbanização, pelo menos de seus modelos mais tradicionais. A partir da década de 1970, pesquisadores de diversas áreas do conhecimento, voltados aos estudos sobre as cidades norte-americanas, observaram um novo fenômeno demográfico nos Estados Unidos, evidenciado também em outros países de características sociopolíticas semelhantes (Williams & Sofranko, 1979; Tonts, 1993; Fuguitt, 1985).

O fenômeno estudado por esses autores foi o crescente deslocamento migratório, com saídas populacionais de grandes núcleos urbanos para áreas de menor adensamento urbano, em um movimento também conhecido como des-urbanização. Um dos aspectos observados foi uma saída de grandes contingentes populacionais em direção a habitações em zonas rurais, distantes mais de 30 km de áreas urbanizadas ou mesmo em áreas remotas (Fuguitt, 1985). Esse fenômeno foi denominado de *population turnaround* e se referia a uma espécie de fuga de parte da população urbana, que buscava se afastar da agitação e de certos transtornos dos centros urbanos, e conseqüente retorno aos locais de habitação de origens, motivados mais por razões sociais e culturais, do que econômicas. Ainda, de acordo com Fuguitt (1985), as pesquisas indicavam que razões não-econômicas associadas a fatores ambientais e subjetivos, tais como a insatisfação com a vida urbana, reforçaram esse movimento migratório de pessoas que guardavam laços com as comunidades de retorno:

[...] há evidências de que a mudança para áreas não-metropolitanas tem uma base motivacional diferente do movimento mais tradicional na outra direção [...]. Há alguma indicação de um aumento, ao longo do tempo, na preferência pela vida rural e não-metropolitana. As pessoas que se deslocam de áreas metropolitanas para não-metropolitanas são menos propensas a dar razões econômicas do que aquelas de outras áreas, com sentimentos anti-urbanos,

expressos como razões para deixar áreas metropolitanas e vínculos anteriores importantes como uma razão para ir a uma área não-metropolitana em particular (Fuguitt, 1985, p. 274, tradução nossa).

Além do *population turnaround*, há o movimento migratório de *counterurbanisation* propriamente dito que pode ser “considerada a tendência prevalecente quando a distribuição da população está mudando de maiores para menores lugares, onde ‘lugares’ são definidos como áreas relativamente autônomas, compreendendo uma área urbana e sua área de serviço e transporte” (Champion, 1989, p. 32). De acordo com o autor, essa era uma tendência no leste europeu que já fora observada nos Estados Unidos e que permaneceu forte por entre os anos da década de 1980.

Embora as razões para esse fenômeno em especial ainda necessitem de pesquisas mais aprofundadas, vários autores apontam razões que se afunilam mais uma vez em direção mais a causas de caráter não-econômico do que de motivação econômica. Os autores que mais se destacam na explicação desse movimento são os geógrafos e demógrafos Graeme J. Hugo e Peter. Smailes, que desde 1985 têm pesquisado as causas do fenômeno em diversas populações. Hugo e Smailes (1985) apresentam uma sinopse de oito “mecanismos causais” usados para explicar esse fenômeno em nações ocidentais. A primeira grande hipótese de relevância, para nossa abordagem, é a “comportamental”, a qual sugere que houve uma mudança básica nas preferências de estilo de vida de algumas pessoas, agindo em favor da residência em ambientes rurais ou de cidades pequenas.

forças concorrentes dentro da cidade resultam na mudança da indústria para áreas rurais, para utilizar terras baratas, recursos e, possivelmente, para explorar um “exército de reserva de trabalho” em áreas rurais deprimidas. O movimento é principalmente um resultado da mudança estrutural nas economias ocidentais moderado como a proporção de em-

prego terciário e quaternário aumenta em relação ao emprego secundário, enquanto o declínio no emprego primário quase correu seu curso. Outras mudanças estruturais incluem políticas governamentais de descentralização, direcionamento de empregos para áreas rurais, aposentadoria antecipada e aumento do desemprego urbano forçando as pessoas a entrar em áreas rurais para encontrar emprego e fazer uso de moradia mais barata (Hugo e Smailes, 1985, p. 22).

Um outro trabalho que vimos ter destaque é o do geógrafo Paul Cloke (1985), no qual enfatiza quatro condições que atraem as pessoas para as localidades com menor densidade populacional e com menor tensão de urbanização. Essas condições são:

1. Um ambiente físico atraente que é percebido como tendo valor ecológico, prestígio ou qualidade cênica.
2. A qualidade do assentamento em termos do ambiente construído é importante, novamente particularmente se o patrimônio deve ser conservado e irá agregar valor à comunidade.
3. A disponibilidade de um alojamento adequado, a um preço justo. Este estoque de moradia geralmente incluirá uma variedade de moradias de luxo para os afluentes e bangalôs para os menos afluentes. Um estoque adequado de casas disponíveis para locação também é um fator importante.
4. Atributos sociais e comunitários, incluindo serviços urbanos disponíveis, a existência de grupos comunitários e coesão social (Cloke, 1985, p. 21).

É no âmbito desse fenômeno e destas conceituações que entendemos que tem surgido o que estamos chamando de “costeirização”, como um fenômeno variante da *counterurbanisation*. O fenômeno consiste na emigração de núcleos urbanos para zonas costeiras, em ambientes naturais, que têm sido demandados como capazes de fornecer melhores condições de vida, com traços de dissociação e ruptura com um intenso ambiente urbano, sem que se perca o conforto e a infraestrutura encontrados nestes ambientes, buscando associar-se com a natureza da costa

marítima. Operação essa executada por empresas urbanizadoras especializadas.

Desse modo, considerando essa mais recente dinâmica de urbanização, se assim podemos dizer, nos dispomos a analisar o processo que se reconhece como contraurbanização e sua relação com a “costerização”. Para essa análise, tomamos como referente empírico a cidade costeira da Barra dos Coqueiros, que possui uma área de 90,33 km<sup>2</sup> e um litoral com 26 km de extensão. A cidade reorientou seu zoneamento, extinguindo, legalmente, sua área rural, que gerava uma série de limitações urbanísticas; inclusive relacionado ao adensamento, na medida em que se exige, no rural, maior área entre imóveis.

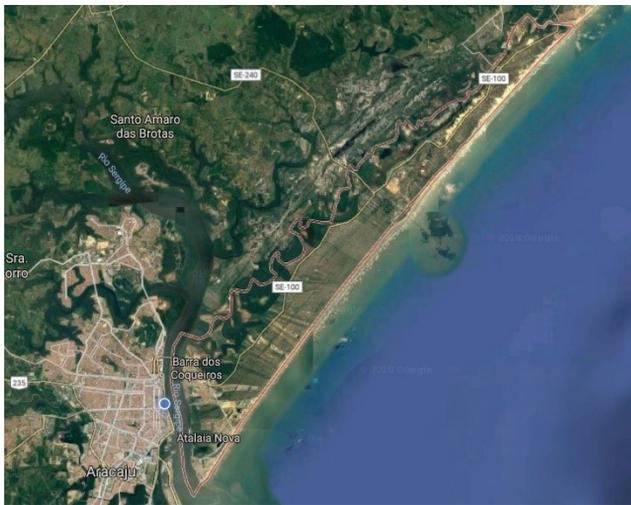
Essa situação é parte do que nos permite desenvolver uma reflexão acerca das demandas de uma parcela da população por ambientes naturais, na esteira do desenvolvimento de empresas urbanizadoras, que se apresentam como solucionadoras das demandas socioambientais. Para uma análise do processo que se desenvolve na Barra dos Coqueiros, considerando ser esta uma zona costeira, faz-se necessária uma reflexão sobre o processo de urbanização da cidade e o reconhecimento da dinâmica socioespacial empreendida na Orla Marítima. Deste modo, poderemos compreender as particularidades das formas de urbanização verificadas nas regiões defrontantes com o mar.

## A Barra dos Coqueiros e sua urbanização

A cidade Barra dos Coqueiros está localizada na “Ilha de Santa Luzia”, no estado de Sergipe, no Nordeste brasileiro. Embora seja uma península, a região é comumente denominada de Ilha. A Barra dos coqueiros, ou a “a Barra”, é uma faixa de terra entre o rio e o mar que possui manguezais, dunas e vegetação nativa, em meio a um crescente processo de urbanização de condomí-

nios de casa, voltados às classes médias e altas. A cidade Barra dos Coqueiros se caracteriza como uma dessas pequenas cidades identificadas no relatório da ONU que têm aumentado sua densidade populacional urbana. No caso específico dessa localidade, verifica-se que há tanto um aumento quantitativo da população, bem como a expansão da área geográfica urbana: além de novos agregados populacionais, houve também a supressão nominal do que seria a zona rural da cidade, em função dos crescentes interesses imobiliários na área.

Figura 1: Mapa da localização da Barra dos Coqueiros.



Fonte: googlemaps. Acesso realizado em 08/09/2018.

A análise do desenvolvimento urbano da cidade ajuda a pensar o processo de costeiraização que ocorreu na região. Como destacado anteriormente, a Barra dos Coqueiros é uma península, o que lhe confere uma condição limítrofe com o mar e o rio. Desta condição, emerge uma urbanização que se confronta com dunas, manguezais, praias e vegetação litorânea, inserindo às discus-

sões questões ambientais no âmbito da estruturação urbana. Um longo processo de formação torna perceptível os avanços da urbanização, e a evidência da relevância da ambiência natural.

A “Ilha” foi emancipada politicamente em 1995. Segundo informações da prefeitura, a divisão administrativa de 1911 colocava a Barra do Coqueiros como povoado de Aracaju. Após revisão territorial, que se estabeleceu em 1950, o território se tornou independente, então, em 1953 foi elevada à categoria de município através da lei estadual nº 525-A<sup>6</sup>. A partir de 2008, o município Barra dos Coqueiros passa a fazer parte da “Grande Aracaju”. Emancipada à condição de cidade, se pode considerar que a Barra dos Coqueiros passou por dois momentos distintos de urbanização, os quais alteraram a paisagem e a dinâmica da cidade, o que pode ser verificado a partir da análise de dados demográficos da região. O primeiro momento corresponde ao período decorrente entre os anos de 1960 e 2000, em cujas primeiras décadas é possível constatar um lento e gradual processo de urbanização. O segundo segue a partir dos anos 2001 aos dias atuais, nos quais se procede um acelerado e intenso processo de urbanização, registrando um considerável adensamento, principalmente a partir da construção da Ponte Aracaju-Barra<sup>7</sup>, que foi inaugurada em 2006.

Da ilha, que se torna cidade-ilha, já é possível considerar, por relatos dos moradores, que existem aqueles que moram na cidade e os que moram no “litoral”<sup>8</sup>. Tal possibilidade se dá em decorrência do adensamento que altera consideravelmente a

6 Conteúdo disponível em: <http://io.org.br/se/barradoscoqueiros/menu/110220/Ferriados-Municipais/110225/25-de-Novembro-Emancipacao-Politica-da-Cidade>

7 Nome oficial: Ponte Construtor João Alves.

8 Por definição do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a cidade Barra dos Coqueiros está localizada no litoral; pela definição do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, a Barra dos Coqueiro está em uma área que compreende a Costa Brasileira; ao considerar o entendimento dos moradores, a ideia de litoral está relacionada mais à Orla Marítima do que à cidade litorânea.

paisagem da cidade e o estilo de vida. Para aqueles moradores que moram nas áreas centrais, segue-se uma rotina de vida agitada e barulhenta, diferente dos que podem residir no “litoral”, e optam por uma vida com uma “vizinhança mais tranquila”<sup>9</sup>. Por este aspecto, já se verifica o quanto é complexa a dinâmica do desenvolvimento urbano do litoral. Assim, mesmo numa cidade peninsular, se pode delimitar, do ponto de vista dos moradores, uma área litorânea e outra urbana; do ponto de vista normativo se pode delimitar a Orla da Costa Marítima; do ponto de vista da presente análise se verifica toda a cidade como Costa Marítima, a partir das peculiaridades que apresentam a Orla Marítima.

A análise dos dados que nos mostra o adensamento da região e a urbanização intensa corrobora o entendimento dos moradores que percebem a distinção entre o núcleo urbano e a parte litoral da cidade. Analisando os dados que compreendem o primeiro período de desenvolvimento da região, é possível verificar o gradual processo de urbanização. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 1960 a população local correspondia a 4.577 habitantes, sendo que deste total, 2.551 estavam situadas no núcleo urbano e as demais na zona rural. Esta população estava distribuída em 982 domicílios e detinha uma densidade demográfica de 53 h/km<sup>2</sup>.<sup>10</sup>

No ano de 1970 a população chegou a 5.568, totalizando um acréscimo de 991 em dez anos. Em 1980, o município era ocupado por 7.939 pessoas. O censo de 1991 apontava o total de 12.727, sendo 7.442 na zona urbana e 5.285 na zona rural. Já a partir dos anos 2000, o número populacional totalizou em 17.807 pessoas, as quais ocupavam 4.360 domicílios, sendo 3.802 na zona urbana e 558 na zona rural. No ano de 2010, a população chegou a 24.976, deste total 20.886 estão localizadas

9 Entrevista realizada com morador em 03/10/2017.

10 Dados disponíveis em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/sergipe/barradoscoqueiros.pdf>. Acesso realizado em 30/08/2018.

na zona urbana, enquanto 4.009 estão na zona rural; sendo que a densidade demográfica chegou a 276,52 h/km<sup>2</sup> e um total de 6.835 domicílios. Atualmente, sua população está distribuída ao longo de uma área de 89,598 km<sup>2</sup>. No ano de 2010, o número de domicílios chegou a 6.835, estando 5.652 desses localizados em áreas urbanas e 1.183 na zona rural.

Comparando os dados da década de 1960 aos anos 2000, correspondente ao primeiro momento da urbanização, que compreende um período de 40 anos, se tem um crescimento de 3.378 domicílios, o que equivale ao aumento de 84 domicílios por ano. Entre os anos de 2000 e 2010, o aumento em 10 anos foi de 2.475 domicílios, com uma média de aumento de 247 domicílio por ano. Comparado ao primeiro momento, o segundo tem uma taxa de crescimento de 207% maior do que nos anos do primeiro período analisado. Sem considerar os últimos oito anos pela inexistência de dados censitários, no entanto, verifica-se um crescimento de condomínios fechados na região.

Outro dado que contribui para pensar o desenvolvimento urbano da região é o da evolução do “Grau de Urbanização”. Segundo o IBGE, o grau de urbanização deve ser interpretado como indicativo da “proporção da população total que reside em áreas urbanas, segundo a divisão político-administrativa estabelecida pelas administrações municipais”<sup>11</sup>. Embora não haja registro de todos os anos aqui delimitados, dispõe-se de contribuições relevantes das décadas de 1980 e 1990 e, posteriormente, como representativo do segundo momento de urbanização, dos anos 2000 e 2010. Nos anos 1980, o grau de urbanização chegou a 69,4, muito próximo do percentual nacional, que chegou a 67,6%, e mais elevada do que a média do Nordeste, que atingiu os 50,5%. Após esse período, verifica-se uma relativa abrandada nas investidas de urbanização, pois, na década seguinte, ocorre uma pequena baixa, chegando a 58,5. No entanto, já no segun-

11 Conteúdo disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso realizado em 30/08/2018.

do momento, os números crescem consideravelmente, nos anos 2000, verifica-se a maior alta, que chega a 85,2, superior à média nacional, que chegou a 81,2%, e a do Nordeste, que atingiu 69,1%. Já em 2010, com uma leve baixa, registra números que ainda são surpreendentes, atingindo 83,6, tendo uma leve baixa em relação à média nacional, que chegou a 84,4%, e muito acima da média do Nordeste, que atingiu 73,1%.

Tais dados interessam na medida em que possibilitam evidenciar o impacto da transformação que acometeu a região, ao tempo em que indicam a importância da análise da região por ser esta uma área que resguarda peculiaridades distintas de outras áreas da cidade, exatamente por ser esta uma área costeira, a qual resguarda a complexidade da relação entre o processo de urbanização e a necessidade de manutenção das características naturais. Acerca de tal necessidade, se pode destacar dois motivos que consideramos principais: 1) normativo, por ser essa uma área considerada como Patrimônio da União, o que impõe normas que regulamentam e restringem a forma de ocupação; e 2) Econômico, uma vez que os empreendimentos são comercializados através da paisagem natural e evidenciados como atrativo turístico. Ambos motivos se imbricam à análise na medida em que se relacionam na configuração do espaço litorâneo.

Consonante com o desenvolvimento urbano da cidade, o governo municipal optou por extinguir a zona rural da cidade. No ano de 2016, a prefeitura alterou o “Plano Diretor Sustentável e Participativo do Município de Barra dos Coqueiros – SE” no Título V “DA ESTRUTURAÇÃO URBANA E RURAL”, que passou a ser intitulada como “DA ESTRUTURAÇÃO URBANA”, além de revogar o inciso IV, retirando, assim, a classificação zona rural dos macrozoneamentos. Deste modo, o município passou a ser dividido em consonância com o art. 87:

Art. 87º O macrozoneamento classifica o território do Município nas seguintes zonas de urbanização:

I. Zona de Adensamento Preferencial - ZAP;

II. Zona de Adensamento Básico - ZAB;

III. Zona de Adensamento Restrito - ZAR.

As zonas são classificadas de acordo com o nível de infraestrutura que dispõem, o que permite maior adensamento domiciliar ou não. A ZAP, onde preferencialmente se deve adensar, é “aquela em que o potencial construtivo, dado pela impossibilidade de infraestrutura básica, equipamentos urbanos, e boa acessibilidade, possibilita adensamento maior[...]” (PLD, 2008). O Plano Diretor apresenta, ainda, as diretrizes de urbanização dessas zonas, que são:

I - Orientar e intensificar o adensamento e a diversificação do uso do solo, de forma a otimizar a utilização dos equipamentos e infraestrutura instalados;

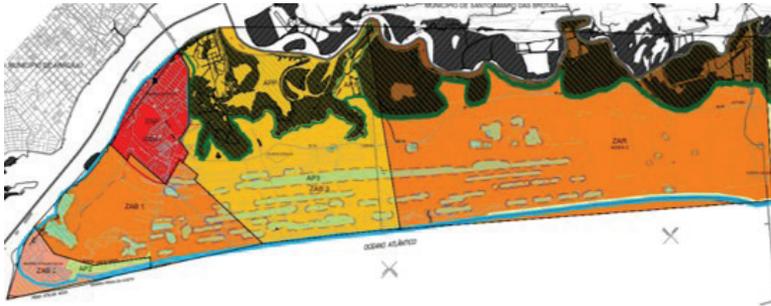
II - Incentivar o uso residencial junto às atividades comerciais e de serviços, de forma a evitar ociosidade da estrutura urbana, fora dos horários comerciais.

Há, assim, uma orientação para que se direcione a urbanização para essa região. Porém, a ZAP é uma área restrita, como é possível verificar no mapa abaixo, em vermelho. A zona que está estruturada com equipamentos públicos corresponde a um pequeno trecho em relação à área do município.

Por outro lado, as Zonas de Adensamento Baixo (ZAB) detêm potencial de urbanização, mas com limite na infraestrutura, que é considerado pela prefeitura como um déficit no “sistema viário, comércio e serviço”, e está dividida em subzonas, denominadas de 1 e 2. A principal preocupação com essa zona está relacionada à possibilidade de gerar necessidade de novos investimentos em infraestrutura, assim, a urbanização deve ser controlada a este fim. Uma informação que chama atenção nesse artigo, que apresenta as diretrizes de ocupação da ZAB, é a expressa possi-

bilidade de articulação de implantação de “infraestrutura junto a outras esferas de governo e à iniciativa privada, priorizando obras de esgotos sanitários e a contemplação do sistema viário básico” (Barra dos Coqueiros, 2008). No mapa anterior, na cor laranja, é possível verificar que são áreas mais amplas.

Figura 2: Mapa de Macrozoneamento. Destaque para a área em vermelho, classificada com ZAP.



Fonte: Seplan-SE / Base cartográfica dos municípios litorâneos de Sergipe.

Por fim, na Zona de Adensamento Restrito (ZAR) a ocupação é descontinuada e detém acentuado déficit de infraestrutura e serviços urbanos. Desta forma, a urbanização, segundo diretrizes do Plano Diretor, deve se dar posteriormente à instalação de infraestrutura. E é esta a única zona que a lei relaciona a preservação e proteção do meio ambiente. Mesmo que o município esteja em sua totalidade fragmentado entre áreas de proteção ambiental e áreas urbanizadas.

Um aspecto que diferencia as zonas, em seu processo de adensamento, é a área mínima do lote. A ZAP estipula como área mínima 250 m<sup>2</sup>; a ZAB remete o mesmo limite; a ZAR estipula como mínimo 450 m<sup>2</sup>. A zona rural, anterior à alteração que a excluiu, tinha, como área mínima, lotes de 750m<sup>2</sup>, além de estabelecer uma série de critérios para utilização do sol, bem como de proteção de toda a zona, como a “implantação de um cinturão verde ao redor de Área Urbana, permitindo a convivência das ativi-

dades agrícolas à proximidade da ocupação urbana”. A maioria das regras ambientais estava descrita nos artigos que definiam as diretrizes de ocupação do solo, as quais foram suprimidas pela revogação da Seção IV, realizada pela Lei Complementar nº 04/2016.

Do ponto de vista da dinâmica urbana, os atuais macrozoneamentos se demonstram mais coerentes com a realidade que se observa do que a classificação anterior. No entanto, verifica-se a transferência da implementação de infraestrutura à iniciativa privada e a diminuição de aspectos relacionados à proteção ambiental. Assim, verifica-se processos descontínuos de produção do espaço urbano, uma vez que determinadas áreas são ordenadas pelo poder público, análogo ao que reconhecemos como “enobrecimento litorâneo”; e áreas com ordenamento privado realizado pelas urbanizadoras que revelam mais uma forma de urbanizar a orla marítima, a qual temos denominado de “costeirização”.

### Costeirização: um “redesign” do urbano sob o signo da “natureza-praia”

O processo de urbanização da cidade da Barra dos Coqueiros se estende para a área da Orla, que não pode ter sua forma de ocupação descrita de forma linear. Ao contrário, a Orla se caracteriza pela diversidade natural e pelas intervenções antrópicas as quais fora submetida ao longo das últimas décadas. Para defini-la, pode-se utilizar tipologias genéricas e específicas desenvolvidas pelo Governo Federal, através do Projeto Orla. As genéricas são definidas a partir de dois: o primeiro que considera as características fisiográficas (geografia física) “que indicam o nível de vulnerabilidade da orla em face de processos naturais e antrópicos”; e, o segundo, que “verificação dos índices de ocupação humana instalada que referenciam os níveis de povoamento e a intensidade dos usos praticados de cada localidade” (2006, p. 31).

As tipologias específicas caracterizam quatro conformações a partir do grau e do tipo de ocupação. Dentre as tipologias específicas estão as “Orlas não Urbanizadas”, as quais fazem referência:

às áreas de baixíssima ocupação, contendo paisagens com alto grau de originalidade natural e com baixo potencial de poluição sanitária e estética, geralmente associadas a atividades rurais; são os habitats principais das populações ditas “tradicionais” (que praticam uma economia de subsistência). Tratam-se de áreas de difícil acesso ou até isoladas (2006, p. 33).

Define também regiões com áreas de baixo e médio adensamento de construções e populações, definidas como “Orla em processo de consolidação”, tal tipologia:

apresentando indícios de ocupação recente ou em processo de ocupação atual, incluindo ainda os balneários (identificados pela predominância de segundas-residências e pelo volume da população flutuante). São áreas com paisagens parcialmente antropizadas, em processo de mudança cultural, podendo ocorrer atividades rurais remanescentes, e com médio potencial de poluição sanitária e estética (2006, p. 33).

Apresenta uma definição para áreas de médio e alto adensamento de construção e população como “Orla com Urbanização consolidada”, que é formada por “paisagens altamente antropizadas, com uma multiplicidade de usos e um alto potencial de poluição sanitária e estética. Trata-se da orla claramente cidadina, que varia de acordo com os níveis da hierarquia urbana” (2006, p. 34).

E, por fim, definem espaços destinados a usos específicos definidos por lei, entendidos como “Orla de interesse especial”:

podendo-se incluir nesse tipo as seguintes áreas: a) militares [...]; b) de tráfego aquaviário [...]; c) com equipamentos

geradores de energia [...]; d) de unidades de conservação [...]; e) tombadas [...]; f) de reservas indígenas, comunidades tradicionais ou remanescentes de quilombos (2006, p. 4).

A partir dessa proposta conceitual, identifica-se na Orla da Barra dos Coqueiros a confluência de todas as tipologias. Encontram-se trechos com “Urbanização consolidada”, diversos trechos em “Processo de consolidação”, outros ainda se encontram “Não Urbanizados” e, ainda, com trechos de Interesse Especial. As imagens abaixo ilustram as conceituações tipológicas da Orla da Barra dos Coqueiros.

Comunidade Tradicional Quilombola:  
Pontal da Barra.



Paisagem da Orla Marítima da Barra dos Coqueiros em processo de consolidação.



Parque Eólico, área de interesse especial



Paisagem com Urbanização Consolidada.



Fonte: Acervo Pessoal. Foto: Simone Araujo

Voltamos nossa análise para áreas definidas por duas tipologias específicas, as de Urbanização Consolidada e as que estão em Processo de Consolidação. Em ambas, podemos identificar formas de urbanização que são mais recorrentes, denominadas de “enobrecimento litorâneo”, e novos modelos de urbanização, os quais denominamos de “costerização”.

Os processos de “enobrecimento litorâneo”, o qual se apresentam pelas mudanças decorrentes do que se reconhece como políticas de *gentrification* (Leite, 2015), são uma iniciativa de apropriação do espaço costeiro pelo poder público e pela iniciativa privada, principalmente em decorrência da transformação da paisagem natural, “associam-se as características típicas do enobrecimento à apropriação singular da natureza através de um duplo movimento: que por um lado solapa a paisagem e suprime elementos da natureza e, por outro, a evidencia como mote publicitário” (Araujo, 2018, p. 279). Nesse modelo, o governo municipal orienta as áreas loteadas para moradia e comércio com os equipamentos urbanos básicos, planejando a região para receber empreendimento e imóveis de pessoas físicas ou jurídicas.

Diferentemente dos processos de “enobrecimento litorâneo”, que são comumente desenvolvidos por empresas denominadas de construtoras, a observação empírica da Barra dos Coqueiros nos apresenta uma variação específica dos processos de urbanização, que reconhecemos como um processo de “costerização”, desenvolvida por empresas que se denominam como urbanizadoras. As empresas urbanizadoras têm como propósito o desenvolvimento de empreendimentos sustentáveis e a manutenção da natureza integrada ao urbano. No caso específico da Orla Marítima, o objetivo é desenvolver o conceito de “vida pé na areia”. Nesse modelo de urbanização, a iniciativa privada oferece a infraestrutura necessária à habitação do espaço costeiro e imóveis integrados à areia, a coqueiros, pedras, lagoas e bosques.

Ao analisar o modelo proposto pelas urbanizadoras, que estão localizados em áreas em “processo de consolidação”, verificamos uma saturação do modelo de ordenação urbano proposto pelos governos municipais e do adensamento antrópico promovido com pelas construtoras; e a busca de novos atrativos para a comercialização que encontram na natureza seu maior aliado.

A ideia de uso da natureza não corresponde à paisagismo, ou seja, à construção ordenada da natureza à disposição urbana, mas a manutenção da natureza selvagem entrelaçada com os imóveis urbanos. Não estamos afirmando com isso que há uma preservação do ambiente natural e, distantes de debates sobre questões ambientais, buscamos analisar a constituição de novos modelos de urbanização que passam a ocupar as Orlas Marítimas. A tais modelos temos atribuído a denominação de “costerização”, entendido como um “re-design” sinérgico do urbano sob o signo natureza-praia.

A categoria design, segundo Bruno Latour (2014), se ampliou nas últimas décadas. Inicialmente informa que a palavra tinha um sentido restrito a uma espécie de *relooking*, que seria o ato de *re-look*, ou seja, a possibilidade de dar uma nova aparência ou forma a alguma coisa. Nesse momento, a noção de design se limitava aos revestimentos da engenharia e das equipes de venda. Era um elemento superficial, que, segundo o autor, estava nas mãos de profissionais pouco sérios e subordinados a engenheiros e cientistas.

No entanto, com a posterior expansão do termo, o design assume maiores espaços no processo de produção. E, ainda, ao que nos interessa especificamente: “se estendeu de objetos cotidianos para cidades, paisagens, nações, culturas, corpos, genes e [...] para a própria natureza – a qual precisa urgentemente ser reelaborada” (Latour, 2014, p. 03).

A ampliação se dá para Latour (2014) tanto pela compreensão quanto pela extensão. Entende por compreensão a ampliação que:

tem se apropriado de mais e mais aspectos do que uma coisa é [...] qualquer pessoa com um iphone sabe que seria absurdo distinguir aquilo que foi elaborado através do design daquilo que foi planejado, calculado, arrumado, arranjado, empacotado, embalado, definido, projetado, pensado, escrito em código, etc. De agora em diante, “fazer design” pode significar igualmente cada um desses verbos (Latour, 2014, p. 03).

Pela extensão, o autor atenta que o design corresponde a “estruturas cada vez maiores de produção. O espectro de coisas que podem ser elaboradas através do design é, agora, infinitamente maior do que uma lista limitada de bens cotidianos ou de luxo” (Latour, 2014, p. 03).

É pensando nessa expansão que o conceito de design nos ajuda a compreender o processo particular de alteração na Orla da Barra dos Coqueiros. Se temos de um lado a natureza disponível e do outro o interesse em utilizá-la, pode-se considerar que a natureza passa a ser entendida como “coisa” e interesse. Para Latour: “Quanto mais os objetos se transformam em coisas – isto é, quanto mais questões de fato se transformam em questões de interesse –, mas eles se traduzem inteiramente em objetos de design” (Latour, 2014, p. 03).

O que diferencia o entendimento de determinada modificação urbana pela ideia de design? A compreensão das cinco vantagens do design relacionadas por Latour pode elucidar o diferencial do modelo de intervenção que analisamos. Todas as vantagens aparecem, segundo Latour, no momento em que se há muito para fazer, “principalmente uma vez que agora todo o tecido da vida é objeto de interesse devido à crise ecológica” (Latour, 2014, p. 10).

A primeira vantagem está relacionada à humildade, a qual, segundo Latour (2014), está ausente da ideia de construção. Através do design há sempre uma modéstia diante da elaboração de algo, não existindo a ideia de fundação. Ou seja, não existe um

modelo a ser seguido que não possa ser empreendido por particularidades. A segunda vantagem está relacionada aos detalhes, enquanto a ação prometeica seguiria em frente rompendo com o passado, construindo e destruindo, em um projeto de design, evidencia palavras como habilidade, arte e perícia. A obsessiva atenção aos detalhes que compõem é o mais proeminente aspecto observado em um designer.

A terceira vantagem está relacionada ao significado que o design busca expressar. Entende o autor que quando se pensa na produção do designer, ou seja, quando se observa um objeto e o percebe como resultado de um design, traz-se todas as ferramentas, habilidades e perícias da interpretação quando se analisa este produto do design: É, portanto, extremamente importante atentarmos para o quão profundamente encaramos os artefatos cotidianos como objetos de design. Pensar sobre os artefatos em termos de design significa concebê-los cada vez menos como objetos modernistas e cada vez mais como “coisas” (Latour, 2014, p. 06).

A quarta vantagem, relacionada ao design, está no fato de que este sempre descende de algo, nunca começa do zero. É este um dos aspectos mais proeminentes para se pensar o desenvolvimento urbano em costa marítima a partir da costerização. Neste sentido, fazer design é sempre fazer um “redesign”.

Sempre há algo que existe primeiro, que já está dado, como uma questão ou um problema. O design é uma tarefa subsequente que visa tornar algo mais vivo, mais comercial, mais usável, mais agradável ao usuário, mais aceitável, mais sustentável etc., dependendo das diversas restrições com as quais o projeto precisa lidar. Em outras palavras, há sempre algo de reparatório no design (Latour, 2014, p. 06).

E, por fim, a última vantagem, que está ligada à questão ética, é que um design sempre será mensurado como bom ou mau de-

sign. Explica Latour que a expansão da noção de design passa a compor aspectos que, entende o autor, correspondem a definição interna das coisas, apresentam consigo não apenas significado e hermenêutica, mas também moralidade: É como se a materialidade e a moralidade finalmente se unissem. Isto é muito importante porque, se você começa a reelaborar cidades, paisagens, parques naturais, sociedades, bem como genes, cérebros e chips, nenhum designer vai poder se esconder atrás da antiga proteção das questões de fato” (Latour, 2014, p. 08-09).

Pensando no desenvolvimento da costa marítima, o algo que existe primeiro é a natureza-praia, dela se parte à urbanização, que não é iniciada do zero. A natureza-praia como signo da urbanização é sua base geográfica e simbólica, que exige, assim, um redesign nos modos apresentados por Latour (2014). Ou seja, que seja reorganização com “humildade”, em atenção aos “detalhes”, numa ação continuada e o entendimento da natureza como coisa. Tal forma de desenvolvimento é possível ser verificada, em certa medida, através das ações dos urbanizadores.

A ideia de signo da natureza-praia no âmbito da costerização corresponde ao entendimento da natureza-praia enquanto elemento semiótico, correlato ao modelo apresentado por Charles Sanders Peirce (1898).

Segundo Peirce, que desenvolve uma análise da relação estabelecida entre os sujeitos e os objetos, o signo apresenta três modos de mediar o significado: semelhança, índice e simbologia. Para o autor, as semelhanças “expressam ideias das coisas que eles representam simplesmente por imitá-las” (Peirce, 2007, p. 48). Os índices ou indícios “mostram algo sobre as coisas, atualizam-se sendo fisicamente conectados a elas” (Peirce, 2007, p. 48). E, por fim, os símbolos, ou coisas gerais, que se “veem associadas com seus significados de uso” (Peirce, 2007, p. 48). Finaliza afirmando que: “Em todo raciocínio, temos que usar uma mistura de se-

melhança, índices e símbolos. Não podemos dispensar qualquer um deles. O todo complexo pode ser chamado de símbolo e para sua simbolização o caráter vivo é o que prevalece” (2007, p. 51).

Nesse sentido, desenvolver empreendimentos sobre o signo da natureza-praia é estabelecer o ambiente praiado pelo aspecto imitativo, na medida em que alguns elementos são empreendidos por representação; atualizar o ambiente conectando-o ao urbano e, por fim, promover o uso do ambiente natural no âmbito da área urbanizada.

A realização de uma redesign da natureza-praia em um processo sinérgico com o urbano é o desenvolvimento de um signo capaz de estabelecer a natureza-praia como um significado representativo, relacionado e usável (ou utilizável). Sendo possível, àqueles que passarão a habitar tais empreendimentos, permanecer com o terreno que contem, ao mesmo tempo, paisagem ordenadas como bosques e ambientes selvagens, assim compreendidos por não serem alterados, como areia e coqueiros, típicos da natureza-praia.

Na produção e promoção da zona costeira, as urbanizadoras evidenciam o conceito de “vida pé na areia”. A partir deste conceito, promovem uma ideia de viver em um resort. Seria a confluência de viver na praia, mesmo que este ambiente venha redesenhado por elementos da estrutura urbana. Segundo uma das urbanizadoras que atuam na região, morar próximo ao mar é o principal atrativo de investimentos em uma cidade litorânea:

A essência da vida pé na areia em conexão com a natureza em um empreendimento que surpreende pela beleza arquitetônica integrada ao ambiente. Com estilo próprio, lotes amplos e infraestrutura diferenciada, o Thai Residence é a escolha perfeita para quem busca uma vida tranquila perto do mar. O condomínio de lotes residenciais com segurança, tecnologia e infraestrutura completa integra um verdadeiro

complexo de lazer com acesso exclusivo à praia. Uma experiência de moradia que transformará sua vida (Disponível em: <https://thai.laredo.com.br/>).

A harmonia com a natureza é evidenciada na mesma proporção que o aspecto da privatização do uso dos bens naturais, os quais se tornam os principais atrativos. Segundo eles, seria este o “mais promissor loteamento da região”: “Você terá a melhor experiência de sua vida, loteamentos próximos ao mar, muito ventilado e na cidade, próximo a tudo que precisa, é um paraíso”<sup>12</sup>. Comumente se verifica nas peças publicitárias o oferecimento de elementos da natureza como privatizado: “uma praia só para você a poucos passos de sua casa”.

Durante a observação empírica não foram observadas áreas praias delimitadas, cercas ou com qualquer estrutura que limitasse o uso comum da faixa de área, embora seja comercializado. O modelo resort de “vida pé na areia” agrupa uma série de equipamentos que evidenciam a presença do modelo de ordenação urbano e a utilização pela manutenção de elementos da natureza. A lista é extensa, o cliente da urbanizadora é uma espécie de cliente dinâmico, que precisa se manter no ambiente pela variedade de atividades que proporciona e não uma percepção estática do cliente que busca adquirir um imóvel com a funcionalidade fim de moradia. No modelo de vida em resort e com “pé na areia”, o cliente pode encontrar:

Quadra de Tênis; Quadra de Squash; Quadra Esportiva; Espaço Esporte Radical; Espaço Fitness; Aeróbica; Quiosque; Piscinas - Infantil, prainha, 2 raias de 25m; Sauna; Hidromassagem; Sala de Massagem; Estação Alongamento; Estação Relaxamento - Contemplação; Piscinas - Adulto, infantil, prainha, biriball; Salão de Festas; Salão de Jogos; Praça Infantil; Parque Infantil; Espaço; Kids; Espaço Teen; Espaço

12 Contato telefônico realizado em 13 de março de 2018.

Gourmet; Bar de Praia; Estação Equilíbrio; Quiosques; Fonte; Labirinto; Solarium; Horta; Pista para Mountain Bike; Decks; Mirante; Praça Quatro Elementos; Praça da Criança; Templo; Espaço Tai Chi Chuan; Espaço Luau; Espaço Melhor Idade; Bosque<sup>13</sup>.

Além da congregação de todos esses equipamentos, ainda se verifica a disponibilização do serviço *Pay-per-use*, no qual o cliente pode contratar serviços que não estão inseridos na taxa condominial, tais como serviços para pets, pequenos consertos hidráulicos e elétricos, e faxina. Pode verificar na conformação do resultado do processo de “costerização” uma espécie de “economia da comodidade”, a qual corresponde à prestação de serviços tipicamente oferecidos na dispersão do conjunto urbano concentrado no ambiental residencial condominial, e a utilização do ambiente praial pelo redesign sinérgico sob o signo da natureza-praia.

## Considerações Finais

A Costa Marítima, como foi verificado, é submetida a um contínuo processo de transformação da paisagem. Neste sentido, as pequenas cidades e, em particular, a Costa Marítima têm despertado especial interesse para fixação de moradias. No âmbito do processo de povoamento dessas regiões, verifica-se uma saturação do modelo ordenador e planejador empreendido pelo poder público e pela iniciativa privada. O que gera, por outro lado, o que a literatura especializada entende por *population turnaround*, quando há um deslocamento migratório de centros urbanos para ambientes rurais; ou como *counterurbanisation*, quando se verifica uma migração para áreas menos adensadas da cidade.

No Brasil, verificamos fenômenos correlatos, nos quais se observa migrações dos grandes centros em busca de melhoria na qua-

13 Conteúdo disponível em <https://thai.laredo.com.br/>.

lidade de vida, o que se entende possível em áreas que dispõem de ambientes naturalmente constituídos, ao mesmo tempo em que também disponibilizam bens e serviços caracteristicamente urbanos.

Ao analisar a cidade Barra dos Coqueiros, identificamos um processo de urbanização que se intensifica a partir dos anos 2000. Novos condomínios, casas e empreendimentos comerciais são confrontados pela natureza-praia presente ao longo da península. A Orla Marítima da cidade é um atrativo a moradias privadas e bares pé na areia. Facilmente se identifica da fracionada Orla processos de intervenção em que o urbano sobrepõe a natureza ao mesmo tempo em que a comercializa como mote publicitário. O “enobrecimento litorâneo” é o modelo mais recorrente, pois se dá pela ordenação estrutural do governo municipal e pela construção de empreendimento no âmbito de tais delimitações, de forma a sobrepor o ambiente natural.

No entanto, verificam-se modelos distintos de urbanização que buscam valorizar o ambiente natural e estabelecer um processo de interação do ambiente natural com o urbano. Tais modelos são desenvolvidos pelas urbanizadoras, as quais se colocam o desafio de intervir no ambiente costeiro com baixo impacto ambiental e mantendo elementos naturais.

A análise desse fenômeno nos levou ao entendimento de um processo de intervenção que denominamos de “costerização”, o qual, diferentemente do enobrecimento urbano, se recobre de características próprias, tais como o desenvolvimento interrelacional do urbano com a natureza-praia. O ambiente natural tem sido demandado como capaz de fornecer melhores condições de vida, com traços de dissociação e ruptura com um intenso ambiente urbano, numa tentativa de “redesign sinérgico”, em que se busca associar a natureza da costa marítima com o conforto e a infraestrutura encontrados em ambientes urbanizados.

Desse modo, entendemos que o fenômeno da costerização promove um “redesign” sinérgico do urbano sob o signo natureza-praia. É a busca, no âmbito das exigências ambientais que se impõem, pelo redesign da natureza aos interesses da urbanização. Afinal, o que se tem com proeminência na costa marítima é a natureza-praia, da qual parte a urbanização, que, na costerização, não é iniciada do zero, mas pelo redesenho do espaço natural à alocação das demandas. A natureza redesenhada se recobre do signo da natureza-praia que é sua base geográfica e simbólica. Neste sentido, desenvolver empreendimentos sobre o signo da natureza-praia é estabelecer o ambiente praiado pelo aspecto imitativo, na medida em que alguns elementos são empreendidos por representação; atualizar o ambiente conectando-o ao urbano e, por fim, promover o uso do ambiente natural no âmbito da área urbanizada a partir de aspectos do redesign, que busca congrega uma reorganização com “humildade”, em atenção aos “detalhes”, numa ação continuada e o entendimento da natureza como coisa.

No âmbito da Costerização a urbanização conflui para uma espécie de “economia da comodidade”, a qual corresponde à prestação de serviços tipicamente oferecidos na dispersão do conjunto urbano que passam a estar concentrados no ambiental residencial condominial, e a utilização do ambiente praiado pelo “redesign” sinérgico com a natureza-praia.

## Referências

ARAÚJO, Simone. Enobrecimento Litorâneo: a Orla de Atalaia. **Revista TOMO**, São Cristóvão, Sergipe, Brasil, n. 32, p. 269-306, jan./jun. 2018.

BOURDIN, Alain. **O Urbanismo depois da crise**. Lisboa, Livros Horizontes, 2011.

BRASIL. PROJETO ORLA - **Fundamentos para uma Gestão Compartilhada**. Secretariado Patrimônio da União/SPU, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MP e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/SQA, do Ministério do Meio Ambiente/MMA. Brasília, 2003.

\_\_\_\_\_. PROJETO ORLA - **Guia de Implementação**. Secretaria do Patrimônio da União/SPU, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MP e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/SQA, do Ministério do Meio Ambiente/MMA. Brasília, 2005.

\_\_\_\_\_. PROJETO ORLA - **Implementação em Territórios com Urbanização Consolidada**. Secretaria do Patrimônio da União/SPU, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MP e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/SQA, do Ministério do Meio Ambiente/MMA. Brasília, 2006.

\_\_\_\_\_. PROJETO ORLA - **Manual de Gestão**. Secretaria do Patrimônio da União/SPU, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MP e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/SQA, do Ministério do Meio Ambiente/MMA. Brasília, 2005.

\_\_\_\_\_. PROJETO ORLA - **Subsídios para um Projeto de Gestão**, Secretaria do Patrimônio da União/SPU, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MP e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/SQA, do Ministério do Meio Ambiente/MMA. Brasília, 2003.

CENSO DEMOGRÁFICO 2010. **Atlas do censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. Disponível em: <https://loja.ibge.gov.br/atlas-do-censo-demografico-2010.html>. Acesso em: mar. 2018.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979.

CLOKE, Paul. Counterurbanisation: a Rural Perspective. *Geography*. **Geography**, Vol. 70, No. 1 (January 1985), p. 13-23.

FUGUITT, G. V. The nonmetropolitan population turnaround. *Ann Rev Soc. PubMed*. 11:259-280, 1985.

HUGO, G. J.; SMAILES, P. J. Urban-Rural Migration in Australia: a Process View of the Turnaround. *Journal of Rural Studies*. 1 (1), 11-30, 1985.

LATOURE, B. Um Prometeu cauteloso? Alguns passos rumo a uma filosofia do design (com especial atenção a Peter Sloterdijk). *Agitpropn*. 58. **Agitpropn: revista brasileira de design**, [2009] 2014.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. Tradução de Maria Ermantina Pereira. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEITE, Rogerio Proença. (2015). "Cities and Gentrification in Contemporary Brazil". *Current Urban Studies*, 3, 175- 186, 2015. <http://dx.doi.org/10.4236/cus.2015.33015>

LEITE, Rogerio Proença. "Razão e Cidade Moderna". **Revista Brasileira de Sociologia** | Vol. 05, No. 10 | Mai/Ago/2017, p. 290-310. <http://dx.doi.org/10.20336/rbs.214>

PEIRCE, Charles Sanders. **O que é um Signo?** (1894). Tradução de Ana Maria Guimarães Jorge. FACOM - nº 18 - 2º semestre de 2007.

PEREIRA, P. S.; WELLINGTON, J. C. V. Do território do vazio ao "paraíso urbano": o imobiliário-turístico na Barra dos Coqueiros (SE). **VIII Congresso Norte Nordeste de Pesquisa e Inovação**, Salvador, 2013.

TONTS, Matthew Aaron; **The population turnaround: a case study of the Shire of Toodyay. Faculty of Arts.** Edith Cowan University, 1993.

WILLIAMS, J. D., Sofranko, A. J. 1979. Motivations for the immigration component of population turnaround in nonmetropolitan areas. **Demography**, 16:239-56.