

PROJETO VIA MANGUE: SUPRESSÃO DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE EM RECIFE-PE

Irene Maria Silva de Almeida¹ (irenealmeida@live.com), Leocádia Terezinha Cordeiro Beltrame¹ (beltrame.leo@uol.com.br), Fernando Joaquim Ferreira Maia¹ (fjmaia3@gmail.com)

1 UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO (UFRPE)

RESUMO

O manguezal é um ecossistema costeiro altamente resiliente, considerado como berçário natural para inúmeras espécies. Estabelecido como Área de Preservação Permanente por inúmeros instrumentos legais, sua supressão só é permitida mediante Lei autorizativa para os casos considerados como de Utilidade Pública e Interesse Social. Na Zona Sul do Recife-PE, a área de manguezal que compreende a bacia do Pina foi suprimida para a instalação do sistema viário Via Mangue, cuja finalidade é melhorar o trânsito veicular nos bairros Boa Viagem e Pina, descongestionando suas principais avenidas. O projeto possui ampla extensão, alto custo financeiro e foi direcionado à parcela da população que faz uso de carros particulares. O objetivo desta pesquisa foi analisar a Legislação Ambiental a fim de questionar a autorização de supressão de vegetação nativa de manguezal para a realização do Projeto Via Mangue, a qual não possui indícios de compensação. A metodologia utilizada apresenta caráter crítico e exploratório, sendo o estudo desenvolvido mediante revisões bibliográficas e pesquisa documental e legislativa. Buscou-se, então, embasamento legal para expor as contradições do Projeto Via Mangue, que acabou por ir de encontro à proteção jurídica do manguezal, chegando-se a conclusão de que a justificativa da construção do empreendimento é pequena perante o esforço para compensação da destruição causada.

Palavras-chave: Impacto ambiental, Licenciamento ambiental, Manguezal

VIA MANGUE PROJECT: SUPPRESSION OF PERMANENT PRESERVATIVE AREA IN RECIFE-PE

ABSTRACT

The mangrove lands, a coastal ecosystem, is considered a natural nursery for countless species. Established as a Permanent Preservation Area by numerous legal instruments, its suppression is allowed by an authorization law in cases of Public Utility and Social Interest. In the south region of Recife/PE, the mangrove area which composes the Pina bay was suppressed for the Via Mangue road system installation, which aims to improve traffic flow in Boa Viagem and Pina neighborhoods, preventing traffic jams at the mains avenues. The mentioned project was of huge dimensions and extremely high costs and it was directed to a share of the population which uses private vehicles. The object of this research was to analyze the Environmental Legislation to question the authorization of suppression of native mangrove vegetation for realization of Via Mangue Project, which has no evidence of compensation. The utilized methodology is of critical and exploratory features. This study was developed through literature review and legislative and documental research, mainly based on the legal premises. Legal basis was then sought to expose the contradictions of the Via Mangue Project, which ended up against the legal protection of the mangrove, coming to the conclusion that the justification for the construction of the project is small in face of the effort to compensate destruction.

Keywords: Environmental impact, Environmental licensing, Mangrove

1. INTRODUÇÃO

Desde a chegada dos europeus em terras brasileiras, as áreas de manguezais passaram a ser sistematicamente transformadas e suprimidas em função de suas localizações geográficas,

propícias à instalação de portos e à expansão das cidades (NANNI; NANNI; SEGNINI, 2005). Diversas destas transformações têm como base o modelo de desenvolvimento que gera desigualdades e nega a convivência humana com a natureza, o que resulta na redução, ou até a extinção de ecossistemas (ALMEIDA, 2016), basta analisar as mudanças que ocorreram nos últimos anos nas principais cidades brasileiras e observar que os aspectos socioambientais foram e continuam a ser desprezados nas obras de desenvolvimento (ANDRADE; PEREIRA, 2014).

Em Recife, a visão da cidade como mercadoria é gerada por atores políticos e empresariais, que estimulam o modelo de cidade funcionalmente integrada através da instalação de novas infraestruturas (LEAL, 2006), a exemplo do Sistema Viário Via Mangue, um projeto proposto pela Prefeitura da Cidade do Recife – PCR instalado na Zona Sul da cidade na área de manguezal que compreende a bacia do Pina. O projeto em questão suprimiu tal área de mangue para sua instalação, o que acabou por interferir na estabilidade e existência do ecossistema de manguezal no local (ALMEIDA, 2016). Segundo o proponente, a finalidade da obra é melhorar o sistema de trânsito dos bairros de Boa Viagem e do Pina, descongestionando as principais avenidas destes bairros. A Via Mangue é uma obra com ampla extensão e de alto custo financeiro, sendo direcionado para apenas 32,3% da população (DETRAN, 2017), a qual faz uso de carros particulares para transporte individual (CONSULPLAN, 2012).

O manguezal, por sua vez, se notabiliza tanto por sua dinâmica ambiental, sujeita e condicionada a diversos elementos naturais, quanto pela diversidade que o compõe e que se relaciona para derivar as características singulares que cada ocorrência costuma apresentar (ANDRADE; PEREIRA, 2014). Neste contexto, ressalta-se o manguezal como provedor e mantenedor da biodiversidade e das bacias flúvio-marinhas, sustentador de inúmeras atividades econômicas humanas e como um filtro natural do meio ambiente (ALMEIDA, 2016). Dada a importância deste ecossistema, sendo também uma Área de Preservação Permanente e, protegido por lei federal, questiona-se como um sistema viário de grande porte teve autorização concedida para suprimi-lo?

2. OBJETIVO

O objetivo desta pesquisa foi analisar a Legislação Ambiental brasileira a fim de questionar a autorização de supressão de vegetação nativa de manguezal, que é protegido por lei, para a construção do sistema viário Via Mangue, a qual não possui indícios de compensação 6 anos após o início das obras.

3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada apresenta caráter crítico e exploratório, sendo o estudo desenvolvido mediante revisão bibliográfica e pesquisa documental e legislativa. Baseou-se fundamentalmente nas premissas legais da Constituição Federal (1988), do Novo Código Florestal (2012), das Resoluções Conama 004/85, 001/86 e 312/02, e dos conceitos de avaliação de impactos ambientais construídos por Sánchez (2014) e, no que tange a caracterização e conceituação do manguezal, Schaeffer-Novelli (1994; 1995; 1999). Neste estudo, o Estudo de Impacto Ambiental – EIA e o próprio processo de licenciamento do projeto serão examinados em conjunto, em virtude do teor complementar das informações que se pretende destacar.

A pesquisa também traz questionamentos referentes ao manejo ambiental e social que permeiam o projeto da Via Mangue, uma vez que este ocasionou o remanejamento de grande massa populacional de baixa renda de maneira precária e a supressão de vegetação nativa de manguezal, a qual não possui indícios de compensação.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os manguezais são a espinha dorsal dos oceanos tropicais e muito mais importantes para a biosfera do oceano global do que anteriormente previsto (SCHEPIS, 2016). Estes ecossistemas contêm comunidades vegetais peculiares de ambientes alagados, resistentes à alta salinidade da

água e do solo. Propagam-se pelas costas tropicais e subtropicais, estando presentes nas Américas, África, Ásia e Oceania. No litoral brasileiro, os manguezais são caracterizados por diversas formas, extensões e características ambientais, podendo ser encontrado, segundo Lacerda (2002), desde o litoral de Laguna/SC ao Cabo Orange/AP, ocupando uma área de aproximadamente 14.000 km², o que configura o Brasil como o segundo maior detentor de áreas de manguezais no mundo. De acordo com Souza (2012), na cidade do Recife encontra-se o que é considerada a última grande reserva de mangue em área urbana do Brasil. A bacia do Pina, área estuarina em plena zona urbana, que também abriga o Parque Natural Municipal dos Manguezais Josué de Castro, receberia também a maior obra de intervenção viária dos últimos anos no Recife/PE: a Via Mangue (ANDRADE; PEREIRA, 2014).

O empreendimento Via Mangue proposto pela Prefeitura da Cidade do Recife – PCR, através da Empresa de Urbanização do Recife – URB, consiste numa via de trânsito rápido composta por duas pistas, sem semáforos, com passarela para pedestres, calçadas acessíveis e ciclovia, a qual interliga a Rua Antônio Falcão e marginais do canal do Setúbal, em Boa Viagem, ao túnel da Rua Manoel de Brito e o sistema viário do seu entorno, no bairro do Pina. De acordo com a Consulplan (2012), a proposta da Via Mangue é descongestionar o trânsito das avenidas Boa Viagem, Conselheiro Aguiar e Domingos Ferreira, que se localizam nos bairros Boa Viagem e Pina, zona sul do Recife.

De acordo com o projeto, a Via Mangue possui 9,9 km de extensão. Faz-se necessário mencionar que o viário em questão não possui sinais de trânsito, não contempla veículos de transporte coletivo de passageiros e não permite cruzamentos de tráfego, a não ser nas áreas de retorno (CONSULPLAN, 2012).

O sistema viário, objeto deste estudo, possui custos e dimensões que o configuram como a obra urbana de maior intervenção viária do Recife nos últimos anos e, estranhamente, não contempla veículos de transporte coletivo de passageiros, ou seja, 1,7 milhão de pessoas que utilizam ônibus na Região Metropolitana do Recife (LOBO, 2015) para se locomover não podem desfrutar de uma via que custou, segundo Consulplan (2012), quase R\$ 450 milhões de reais aos cofres públicos, o que beneficia prioritariamente os veículos individuais.

Em 2007 a PCR apresentou um diagnóstico para o Plano Diretor do Município, que consistia na criação de ações, com a participação da sociedade civil, para organizar o crescimento e o funcionamento da cidade. A implementação do Plano Diretor levou em consideração o diagnóstico descrito por Recife (2007). No que concerne à dinâmica físico-territorial, este plano informa, de modo lamentável, que o padrão de configuração espacial do Recife virou as costas aos ambientes naturais que integram a paisagem urbana, o que ocasionou a transformação de ecossistemas frágeis (mangues, matas e estuários) em áreas urbanas (RECIFE, 2007). Neste mesmo Plano Diretor, a prefeitura destaca, como agravador da questão da mobilidade na área urbana, os congestionamentos dos principais eixos viários, em grande parte provocados e agravados pelo excessivo adensamento de veículos utilizados por uma população que prioriza o uso de transporte próprio individual (RECIFE, *op Cit.*). Além disso, apresenta ainda as seguintes considerações e conclusões (RECIFE, *ibid.*):

Diante dos problemas levantados e com o objetivo de promover maiores níveis de acessibilidade, contribuindo, assim, para um melhor funcionamento da cidade, é urgente:

- Privilegiar investimentos em transporte público, introduzindo, inclusive, nos eixos congestionados novas tecnologias, a exemplo do transporte leve sobre trilhos ou pneus;
- Criar mecanismo de reorientação do adensamento construtivo e da localização de atividades comerciais e de serviços para as áreas que acompanham as linhas do metrô ou que contam com uma malha viária que ainda suporta maiores fluxos;
- Complementar o sistema viário, particularmente aquele que constitui suporte do Sistema Integrado de Passageiros.

É possível observar certa contradição entre o Plano Diretor do Município e a proposta real do sistema viário Via Mangue, tendo em vista que este último é um agravante para a situação dos ecossistemas urbanos da cidade do Recife.

Segundo Consulplan (2012), foi levantada a hipótese de não realização do projeto Via Mangue, implicando na manutenção das mesmas condições atuais de uso e ocupação do solo e tráfego apenas com obras paliativas, periodicamente implementadas. Entretanto, chegou-se a conclusão de que esta solução não era adequada, pois reprime as potencialidades e vocações dos bairros enfocados e pode representar caos e trânsito, fuga de investimentos, elevação dos níveis de poluição e degradação ambiental, perda do potencial turístico e perda de tempo no percurso dos transportes.

Outras possibilidades foram propostas e apresentadas no RIMA, atendendo ao item de alternativas técnicas, assim como foram dadas 3 alternativas locais. É notório que o fator decisivo para a escolha dentre as alternativas técnicas e locais foi a econômica, afastando a possibilidade de intervenção que permitia a implantação de um sistema que contasse com o transporte público, pois este seria mais dispendioso.

Lembra-se que não se está afirmando que o traçado inicialmente previsto nas alternativas técnicas seria o mais adequado em relação à proteção do manguezal, mas considerando que houve empréstimos que exorbitam o valor do projeto, questiona-se o motivo de apartar a concepção que previa a implementação de transporte público de qualidade, tendo em vista que o traçado poderia ser revisto para se adequar às necessidades de trânsito e de proteção do manguezal.

Na tentativa de mudar o quadro de constante ocupação e modificação do manguezal, este ecossistema foi incluído em diversos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais, sendo definido como “bem jurídico” inserido ao Patrimônio Nacional. Em um breve panorama dentre as normas que tratam da proteção jurídica do manguezal, considerando o objeto de estudo, cabe citar:

- Constituição Federal de 1988, art. 225: “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988a);
- Resolução Conama 004/85: que dispõe ao que concerne as Reservas Ecológicas e define os manguezais como reserva, em toda a sua extensão (BRASIL, 1985);
- Resolução Conama 001/86: Estabelece as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente (BRASIL, 1986);
- Resolução Conama 312/02: Dispõe sobre o licenciamento ambiental dos empreendimentos de carcinicultura na zona costeira (BRASIL, 2002);
- Lei 7.661 (Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro): reafirma a zona costeira como patrimônio nacional e faz restrições ao EIA/RIMA para construções na Zona Costeira (BRASIL, 1988b);
- Lei Federal nº 4.771/65 (Antigo Código Florestal): institui o Código Florestal (revogado pela Lei Federal nº 12.651/12);
- Lei Federal nº 12.651/12 (Novo Código Florestal): determinação do manguezal como APP assim como a preservação da vegetação de mangue (BRASIL, 2012);
- Lei Federal nº 9.605/98 (Lei de Crimes Ambientais): dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente (BRASIL, 1998);
- Decreto Federal nº 99.274/90: regulamenta a Lei nº 6.902/81 e a Lei nº 6.938/81, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental (APP) e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA);
- Lei Estadual nº 9.931/86 de proteção das Áreas Estuarinas;
- Lei Estadual nº 12.984/05: dispõe sobre a Política Estadual de Recursos Hídricos e o Sistema Integrado de Gerenciamento dos Recursos Hídricos;
- Lei Municipal nº 16.243/96: determina o código do meio ambiente e do equilíbrio ecológico da cidade do Recife.

A partir desses instrumentos legais, impõem-se uma série de ordenações de uso e/ou de ações em áreas de manguezal (SCHAEFFER-NOVELLI, 1994; 1999). A nova Constituição enaltece o que já constava no art. 2º do Antigo Código Florestal (1965): os manguezais e as dunas só podem ser alterados ou suprimidos se, e somente se, a lei o permitir. Em outras palavras: a Prefeitura Municipal, o Governo do Estado e o Governo Federal não podem autorizar ou executar qualquer alteração ou até extinção de manguezais, somente a Lei pode tocar neste espaço.

A Constituição Federal (1988) ainda menciona que qualquer emprego que extraia ou dificulte a integridade ou a totalidade da proteção dos manguezais está proibida, acentua-se que essa intocabilidade visa conservá-los também para as gerações futuras, trazendo consigo a responsabilidade intergeracional, pois estas gerações também estão protegidas pela Constituição Federal (art. 225, *caput*) contra a imprevisão, a pressa e a cupidez das gerações atuais mediante os princípios da prevenção e da precaução.

O Novo Código Florestal, Lei Federal 12.651/12, diz no art. 4º que considera-se de preservação permanente, só pelo efeito desta lei, em zonas rurais e urbanas: “as restingas, como fixadoras de dunas ou estabilizadoras de mangues e os manguezais, em toda a sua extensão” (BRASIL, 2012). Ou seja, o próprio Código protegia e continua protegendo – em todo o Brasil – todos os locais em que existam ou devam existir manguezais e/ou dunas, classificando estes ecossistemas como Área de Preservação Permanente (APP) pelo efeito da lei, logo, só pelo efeito de outra lei federal – e não por ato administrativo – podem ser alterados ou suprimidos.

É importante mencionar que o Novo Código Florestal diz claramente em seu Art. 7º, § 2º que “a intervenção ou a supressão de vegetação nativa em Área de Preservação Permanente de que tratam os incisos VI e VII do *caput* do art. 4º poderá ser autorizada, excepcionalmente, em locais onde a função ecológica do manguezal esteja comprometida, para execução de obras habitacionais e de urbanização inseridas em projetos de regularização fundiária de interesse social, em áreas urbanas consolidadas ocupadas por população de baixa renda (BRASIL, 2012, sem grifos no original).

Se faz necessário salientar que o processo de licenciamento nº 412, correspondente ao Projeto Via Mangue, iniciou-se em 2011, quando o Antigo Código Florestal (1965) ainda estava em vigência. O empreendimento só foi concluído no ano de 2016, ou seja, seu processo de construção ocorreu na vigência do Novo código Florestal (2012). Para tanto ambos serão utilizados para embasamento, levando em consideração a importância de suas disposições.

Tendo em vista a proteção jurídica que possui o ecossistema manguezal, algumas considerações acerca da supressão de vegetação em APP devem ser feitas.

De acordo com o regime do antigo Código Florestal, lei nº 4.771/65, que serviu de embasamento para o processo de licenciamento do projeto Via Mangue, as áreas de manguezal seriam passíveis de supressão, excepcionalmente, quando fosse devidamente comprovada a situação de utilidade pública, a exemplo de atividades de segurança nacional e proteção sanitária, obras essenciais de infraestrutura destinadas aos serviços públicos de transporte, saneamento, energia e serviços de telecomunicações, além de outras obras, planos ou atividades previsto por Resoluções do CONAMA.

A Agência Estadual de Meio Ambiente – CPRH, órgão responsável pela execução da política estadual de meio ambiente e de recursos hídricos em Pernambuco, foi que recebeu o processo de licenciamento nº 412/2011, o qual teve parecer técnico assinado por uma Analista Ambiental do órgão citado. Tal parecer, onde trata de Supressão de vegetação de manguezal e Compensação Ambiental, afirma que (SOUZA, 2012, p. 153):

Para implantação da segunda etapa da Via Mangue será inevitável a intervenção e supressão de vegetação de mangue, pois o projeto contorna 4,5 Km do Parque Municipal dos Manguezais Josué de Castro. No EIA/RIMA apresentado pela PCR foi contabilizada a necessidade de supressão de 8,52 ha para implantação de aterros, entretanto, em decorrência das exigências levantadas pelo Ministério Público do Estado e conforme os trabalhos cartográficos realizados pela JBR, verificou-se que os requerimentos de supressão de vegetação foram diminuídos para 6,35 ha, concentrados em 10 fragmentos de vegetação. De acordo com a Resolução Nº 303/2002 que dispõe sobre parâmetros,

definições e limites de Áreas de Preservação Permanente - APP, em seu artigo 3º, constitui APP a área situada em manguezal em toda sua extensão. *Conforme a Resolução Conama nº 369 de 2006, é vedada a intervenção ou supressão de vegetação em APP de manguezais, salvo nos casos de utilidade pública e para acesso de pessoas e animais para obtenção de água. Considerando que o projeto Via Mangue se trata de obra essencial de infraestrutura destinada aos serviços de transporte, enquadrada como de utilidade pública segundo o inciso I do artigo 2º desta resolução, tendo sido adotada a alternativa locacional menos impactante ao meio ambiente e autorizada pela Lei estadual específica nº 14.129, de 24 de agosto de 2010, a vegetação em questão é passível de supressão.*

Segundo a Resolução Conama nº 369 de 2006 (BRASIL, 2006), art. 4º, toda obra, plano, atividade ou projeto de utilidade pública, deverá obter do órgão ambiental estadual competente, no caso a CPRH, autorização para intervenção ou supressão de vegetação em APP, em processo administrativo próprio. Desta forma, o requerente deverá solicitar tal autorização antes da supressão da vegetação.

Souza (2012) afirma que, do ponto de vista formal, o parecer responde às condições definidas pela legislação, sendo, inicialmente, possível a supressão da vegetação de manguezal. Contudo, percebe-se que a analista não justifica a utilidade pública da obra, alegando apenas que esta corresponde a uma obra essencial de infraestrutura destinada aos serviços de transporte. Não significa que pelo simples fato de ser uma obra de infraestrutura, a Via Mangue seja considerada de utilidade pública, esta definição precisaria ser fundamentada, a fim de esclarecer efetivamente o conceito de “público” que esta obra de utilidade atende.

Em contrapartida ao parecer da analista, o Antigo Código Florestal só permite a supressão da vegetação de APP em caso de obras essenciais de infraestrutura destinadas aos serviços públicos. De acordo com Melo (2011) a declaração de utilidade pública é o ato através no qual o Poder Público manifesta sua intenção de adquirir compulsoriamente um bem determinado e o submete ao jugo de sua força expropriatória. Em qualquer circunstância, o ato é de natureza Administrativa. São considerados casos de Utilidade Pública, de acordo com a Lei 3.365/41, artigo 5º (BRASIL, 1941):

a segurança nacional; a defesa do Estado; o socorro público em caso de calamidade; a salubridade pública; a criação e melhoramento de centros de população, seu abastecimento regular de meios de subsistência; o aproveitamento industrial das minas e das jazidas minerais, das águas e da energia hidráulica; a assistência pública, as obras de higiene e decoração, casas de saúde, clínicas, estações de clima e fontes medicinais; a exploração ou a conservação dos serviços públicos; a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou ampliação de distritos industriais; o funcionamento dos meios de transporte coletivo; a preservação e conservação dos monumentos históricos e artísticos, isolados ou integrados em conjuntos urbanos ou rurais, bem como as medidas necessárias a mantê-los e realçar-lhes os aspectos mais valiosos ou característicos e, ainda, a proteção de paisagens e locais particularmente dotados pela natureza; a preservação e a conservação adequada de arquivos, documentos e outros bens móveis de valor histórico ou artístico; a construção de edifícios públicos, monumentos comemorativos e cemitérios; a criação de estádios, aeródromos ou campos de pouso para aeronaves; a reedição ou divulgação de obra ou invento de natureza científica, artística ou literária; os demais casos previstos por leis especiais.

Ademais, a legislação estadual que autoriza a supressão não trata da questão da utilidade pública e interesse social que correspondem às obras e os serviços convenientes à comunidade, mas não essenciais (MELO, 2011). Lembra-se aqui que na elaboração do projeto Via Mangue não houve sequer previsão de passagem de transporte coletivo pelo sistema, não podendo assim ser considerado de utilidade pública.

A questão da supressão de vegetação de manguezal, o qual segue sendo APP, é tratada na regulação do Novo Código Florestal, lei 12.651/12. O artigo 8º, §2 aborda o tema, definindo que (BRASIL, 2012):

a intervenção ou a supressão de vegetação nativa poderá ser autorizada, excepcionalmente, em locais a) onde a função ecológica do manguezal esteja comprometida, b) para execução de obras habitacionais e de urbanização, inseridas em projetos de regularização fundiária de interesse social, em áreas urbanas consolidadas ocupadas por população de baixa renda.

Entretanto, nenhuma destas situações se aplica ao caso da Via Mangue. Quanto a condição que trata de execução de obras habitacionais e de urbanização inseridas em projetos de regularização fundiária de interesse social, constata-se que a população foi removida da área e não alocada na mesma, que passou a ser utilizada para tráfego de veículos particulares. Assim, Souza (2012) afirma que nem mesmo o Novo Código Florestal abrigaria a supressão da referida vegetação. Segundo Tavares e Coelho Júnior (2013), para minimizar os impactos ambientais negativos decorrentes de empreendimentos licenciados ou atividades criminosas ambientais, aplica-se a compensação ambiental, como um instrumento a fim de viabilizar atividades necessárias aliadas à proteção ambiental. Conforme a Resolução Conama 237/97 (BRASIL, 1997), nas determinações do licenciamento tem-se que a supressão da vegetação ocasionada por uma obra deve ser compensada.

As instruções do EIA e do Termo de Compromisso estabelecido entre o Ministério Público de Pernambuco – MPPE e a Prefeitura da Cidade do Recife – PCR, a compensação de área suprimida é um critério imprescindível para que o empreendimento possa ser instalado. Entretanto, até o presente não se tem divulgado pela PCR informações a respeito do cumprimento desta exigência, o que não está de acordo com o termo de compromisso firmado entre MPPE e PCR, fato que imporia a suspensão da licença de instalação pela falta de comprovação dos cumprimentos estabelecidos, pois a exigência foi uma condicionante para o licenciamento. Logo, é possível contestar a legalidade do licenciamento, pois a via requer a supressão de vegetação de APP que acarretou na diminuição da Unidade de Conservação – UC Parque Municipal dos Manguezais Josué de Castro e Área de Proteção Ambiental – APA estuarina estadual.

De acordo com o IBAMA, o projeto Via Mangue suprimiu uma área de 6,51 ha de vegetação característica de mangue protegida por lei tanto revogada quanto vigente, distribuídos em 11 fragmentos e realocou aproximadamente 2,7 mil pessoas. A supressão da vegetação da área foi autorizada em 24 de agosto de 2010 pela Agência Estadual de Meio Ambiente - CPRH, com base na Lei Estadual nº 14.129/10 que autoriza supressão de vegetação de APP. A Prefeitura da Cidade do Recife não divulgou indícios de que as medidas mitigadoras de operação do projeto foram sequer iniciadas, apesar de o EIA destacar três impactos negativos de alta magnitude ao meio ambiente (supressão de vegetação de mangue, aterro de áreas do estuário e necessidade de deslocamento populacional).

5. CONCLUSÃO

O presente estudo analisou de maneira crítica e interpretativa a Legislação Ambiental brasileira bem como Projeto Via Mangue. A escolha deste objeto de estudo foi motivada pelas inúmeras pressões sofridas pelo ecossistema manguezal derivadas da implantação do projeto.

Apesar da clara ligação com os diversos dispositivos legais que lhe confere a proteção integral, o mangue destaca-se como um dos ecossistemas costeiros mais ameaçados, pois a aplicação da jurisprudência não é efetiva, resultando numa constante ameaça do homem ao meio ambiente, sob pena de um possível colapso da hidrosfera.

O empreendimento foi instalado no maior mangue urbano do Brasil, que alberga inúmeras espécies animais e plantas, encontrando-se numa área em que a exploração imobiliária e a

ocupação histórica por comunidades de baixa renda se chocam diante da necessidade de ampliação de domínio sobre o território. Para a implantação da Via Mangue, o poder público aprovou a supressão de vegetação de mangue, o que, segundo a legislação de referência vigente na época da autorização, ou seja, o Antigo Código Florestal, somente seria aceitável em caso de utilidade pública.

Apesar de o parecer técnico responder às condições definidas pela legislação mencionada, sendo, inicialmente, possível a supressão da vegetação de manguezal, percebe-se que não foi justificada a utilidade pública da obra, alegando-se apenas que esta corresponde a uma obra essencial de infraestrutura destinada aos serviços de transporte. Entretanto, o fato de se realizar uma obra de infraestrutura por si só não pode ser considerado, por via de presunção, uma utilidade pública. Este é um conceito que se retira do proveito coletivo, logo, a definição de utilidade pública precisaria ser fundamentada a fim de esclarecer efetivamente o conceito de “público” que esta obra de utilidade atende.

Não há como contestar que os motivos e as compensações que a PCR se comprometeu em fazer são irrisórios diante dos danos causados ao manguezal. A justificativa da construção da Via Mangue é pequena perante o esforço para compensação da destruição causada. As obras realizadas em ambiente urbano têm, sem dúvida, os maiores impactos no meio socioeconômico e este deve ser objeto de estudos participativos, além das convencionais análises de dados estatísticos. Se houve participação popular (consultas públicas) no diagnóstico, não foi possível identificá-la no EIA do Projeto.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, I. M. S. Análise crítica do Estudo de Impacto Ambiental da Via Mangue e verificação com ênfase na aplicação e eficiência das medidas mitigadoras. 2016. 59 f. TCC (Graduação) - Curso de Engenharia Agrícola e Ambiental, Departamento de Tecnologia Rural, Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2016.

ANDRADE, L. R.; PEREIRA, M. C. B.; Impactos Socioambientais gerados pela Via Mangue (Recife-PE) e análise das Desigualdades Socioespaciais. Revista de Geografia (UFPE), Recife, v. 31, n. 2, p.26-45, 2014. Disponível em: <<http://www.revista.ufpe.br/revistageografia/index.php/revista/article/viewFile/854/551>>. Acesso em: 29 jun. 2016.

BRASIL. Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941. Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3365.htm>. Acesso em: 14 jul. 2016.

BRASIL. Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965. Institui o Código Florestal (Revogada pela Lei nº 12.651, de 2012.). Brasília, DF, 15 set. 1965. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4771.htm>. Acesso em: 09 jun. 2016.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm>. Acesso em: 21 maio 2016.

BRASIL. Resolução Conama nº 004, de 18 de setembro de 1985. Dispõe sobre definições e conceitos sobre Reservas Ecológicas. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=21>>. Acesso em: 28 maio 2016.

BRASIL. Resolução Conama nº 001, de 17 de fevereiro de 1986. Estabelece as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio

Ambiente. Brasília, DF, 17 fev. 1986. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/CONAMA/res/res86/res0186.html>>. Acesso em: 28 maio 2016.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988a. 292 p.

BRASIL. Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988b. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Lei Nº 7.661, de 16 de Maio de 1988. Brasília, DF, 16 maio 1988b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7661.htm>. Acesso em: 22 maio 2016.

BRASIL. Decreto nº 99.274, 6 de junho de 1990. Regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm>. Acesso em: 05 jun. 2016.

BRASIL. Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental e dá outras providências. Brasília, DF, Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/CONAMA/res/res97/res23797.html>>. Acesso em: 28 maio 2016

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9605.htm>. Acesso em: 28 maio 2016.

BRASIL. Resolução Conama nº 303, de 20 de março de 2002. Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res02/res30302.html>>. Acesso em: 28 maio 2016.

BRASIL. Resolução Conama nº 312, de 10 de outubro de 2002. Dispõe sobre o licenciamento ambiental dos empreendimentos de carcinicultura na zona costeira. Brasília, DF, 17 fev. 1986. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=334>>. Acesso em: 28 maio 2016

BRASIL. Resolução Conama nº 369, de 28 de março de 2006. Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=489>>. Acesso em: 29 maio 2016.

BRASIL. Lei nº 12.651, 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nos 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória no 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm>. Acesso em: 05 jun. 2016.

CONSULPLAN. Estudo de Impacto Ambiental (EIA): Via Mangue. Recife: Consulplan, 2008. 464p.

CONSULPLAN. Relatório de Impacto Ambiental (RIMA): Via Mangue. Recife: Consulplan, 2012. 117 p. Disponível em: <www.cprh.pe.gov.br/downloads/RIMA_FINAL_VIA_MANGUE.pdf>. Acesso em: 02 maio 2016.

DETRAN (Pernambuco). Estatísticas Atuais. 2017. Disponível em:
<[http://www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=36&](http://www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=72)

Itemid=72>. Acesso em: 24 maio 2017.

LACERDA, L. D. (2002). Mangrove Ecosystems: function and management. Heidelberg Springers Verlag, v. 1.

LEAL, S. M. R. Empresarialismo Competitivo e Produção Imobiliária no Processo de Organização do Espaço Metropolitano do Recife. In: ANDRADE, L. R.; PEREIRA, M. C. B.; Impactos Socioambientais gerados pela Via Mangue (Recife-PE) e análise das Desigualdades Socioespaciais. Revista de Geografia (UFPE), Recife, v. 31, n. 2, p.26-45, 2014. Disponível em: <<http://www.revista.ufpe.br/revistageografia/index.php/revista/article/viewFile/854/551>>. Acesso em: 29 jun. 2016.

LOBO, R.; Os 8 maiores sistemas de transporte do Brasil. 2015. Disponível em: <<http://viatrolebus.com.br/2015/03/os-8-maiores-sistemas-de-transporte-do-brasil/>>. Acesso em: 02 jul. 2016.

MELO, M. A. Desapropriação por necessidade ou utilidade pública ou interesse social. 2011. Disponível em: <https://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=6976>. Acesso em: 07 jun. 2016.

NANNI, H. C.; NANNI, S. M.; SEGNINI, R. C.; A importância dos manguezais para o equilíbrio ambiental. In: Simpósio Internacional de Ciências Integradas da UNAERP Campus Guarujá, 2., 2005, Ribeirão Preto. Artigo. Ribeirão Preto: Edunaerp, 2005. p. 1 - 12. Disponível em: <<http://www.unaerp.br/sici-unaerp/edicoes-anteriores/2005>>. Acesso em: 02 maio 2016.

PERNAMBUCO (Estado). Lei nº 9.931/86, 11 de dezembro de 1986. Define como áreas de proteção ambiental as reservas biológicas constituídas pelas áreas estuarinas do Estado de Pernambuco. Disponível em: < <http://legis.alepe.pe.gov.br/arquivoTexto.aspx?tiponorma=1&numero=9931&complemento=0&ano=1986&tipo=&url=>>. Acesso em: 05 jun. 2016.

PERNAMBUCO (Estado). Lei nº 12.984, 30 de dezembro de 2005. Dispõe sobre a Política Estadual de Recursos Hídricos e o Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos, e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.cpisp.org.br/htm/leis/pe02.htm>>. Acesso em: 05 jun. 2016.

RECIFE (Município). Lei 16.243, 13 de setembro DE 1996. Estabelece a política do meio ambiente da Cidade do Recife e dá outras providências. Disponível em: < www.recife.pe.gov.br/pr/leis/1624396.doc>. Acesso em: 05 jun. 2016.

RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Plano Diretor do Recife. 2007. Disponível em: <<http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/planodiretor>>. Acesso em: 02 jul. 2016.

RECIFE (Município). Decreto 25.565, 01 de dezembro de 2010. Regulamenta a Unidade Protegida Parque dos Manguezais, em conformidade com o Plano Diretor do Recife - Lei Municipal nº - 17.511/2008 e com a Lei Federal nº - 9.985/2000 que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.legiscidade.recife.pe.gov.br/decreto/25565/>>. Acesso em: 27 jun. 2016.

RECIFE (Município). Lei 14.129, de 24 de agosto de 2010. Autoriza supressão de vegetação de preservação permanente nas áreas que especifica, e dá outras providências. Disponível em: <

<http://legis.alepe.pe.gov.br/arquivoTexto.aspx?tiponorma=1&numero=14129&complemento=0&ano=2010&tipo=TEXTORIGINAL>>. Acesso em: 27 jun. 2016.

SÁNCHEZ, L. E. Avaliação de Impacto Ambiental: Conceitos e Métodos. 2. ed. S.l: Oficina de Textos, 2013. 584 p.

SCHAEFFER - NOVELLI, Y; CINTRON, M.G. Manguezais Brasileiros: uma síntese sobre os aspectos históricos (séculos XVI a XIX) zonação, estrutura e impactos ambientais. In: Simpósio de Ecossistemas da Costa Brasileira, 1994, Serra Negra, SP. Anais. v. 1, Manguezais e Marismas, p. 333-341.

SCHAEFFER- NOVELLI, Y. (coord.). Manguezal: Ecossistema entre a Terra e o Mar. São Paulo: Caribbean Ecological Research, 1995.

SCHAEFFER-NOVELLI, Y. Grupo de ecossistemas: manguezal, marisma e apicum, 1999, São Paulo, 119 p.

SCHEPIS, W. R.; A importância dos manguezais para o nosso planeta. 2016. Disponível em: <<http://www.institutoecofaxina.org.br/2008/10/importancia-dos-manguezais-para-o-nosso.html>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

SOUZA, C. P.; Políticas Públicas Ambientais e Gestão do ecossistema Manguezal da Bacia do Pina – Recife/PE: Análise do licenciamento ambiental do Sistema Viário Via Mangue. 2012. 194 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Desenvolvimento e Meio Ambiente, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2012. Disponível em: <[www.http://repositorio.ufpe.br:8080/xmlui/handle/123456789/10513](http://repositorio.ufpe.br:8080/xmlui/handle/123456789/10513)>. Acesso em: 19 jun. 2016.

TAVARES, P. F.; COELHO JUNIOR, C. Uma abordagem sobre a perda de áreas de Manguezal pelas leis autorizativas no Estado de Pernambuco. In: Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental, 4. 2013, Salvador. Artigo. Salvador: IBEAS, 2013. p. 1 - 11. Disponível em: <<http://www.ibeas.org.br/congresso/Trabalhos2013/VI-025.pdf>>. Acesso em: 04 jun. 2016.