*Revista de Geografia (Recife) V. 38, Nº. 2, 2021*

*DOI: 10.51359/2238-6211.2021.245098*

Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional. CC BY - permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original.

PKS PUBLIC KNOWLEDGE PROJECT

REVISTA DE GEOGRAFIA

Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPE

OJS OPEN JOURNAL SYSTEMS

https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia

# CONTRADIÇÕES ENTRE O URBANO E O NATURAL: O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO E OCUPAÇÃO DA ORLA DE ATALAIA EM ARACAJU, SERGIPE

Jadson de Jesus Santos[1], Maria José Nascimento Soares[2]

[1] Secretaria de Estado da Educação, da Ciência e Tecnologia da Paraíba. (SEECT-PB). E-mail: jadson.santos@professor.pb.gov.br. Orcid: http://orcid.org/0000-0002-6296-525X

[2] Universidade Federal de Sergipe (UFS). E-mail: marjonasos@gmail.com. Orcid: http://orcid.org/0000-0001-7879-4769

*Artigo recebido em 20/04/2020 e aceito em 04/06/2021*

**RESUMO**

Neste trabalho são apresentados alguns dos resultados obtidos durante a pesquisa de doutoramento em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal de Sergipe. Apresentam-se aqui alguns argumentos históricos, sociais e econômicos acerca da construção e ocupação da área onde hoje está localizada a Orla de Atalaia, principal ponto turístico da cidade de Aracaju, capital sergipana. Em meio a fatos históricos e documentais, pudemos constatar que a ocupação e gentrificação da Atalaia ocorreu a partir de decisões de caráter, quase sempre, individual tomadas por pessoas em virtude do poder econômico que possuíam. Assim, trazemos neste trabalho um apanhado teórico.

**Palavras-chave:** espaço urbano; espaço construído; poder econômico.

# CONTRADICTIONS BETWEEN THE URBAN AND THE NATURAL: THE PROCESS OF CONSTRUCTION AND OCCUPATION OF THE ATALAIA ORLA IN ARACAJU, SERGIPE

**ABSTRACT**

In this paper are presented some of the results presented during the PhD research in Development and Environment by the Federal University of Sergipe. Here are some historical, social and economic arguments about the construction and occupation of the area where today the Orla de Atalaia is located, the main tourist attraction in the city of Aracaju, the capital city of Sergipe. During historical and documentary facts, we could verify that the occupation and gentrification of Atalaia occurred from decisions of character, almost always, individual taken by people by the economic power that they had. Thus, we bring in this work a theoretical survey based on documentary and field research on the construction and occupation of the Atalaia Orla.

**Keywords:** urban space; built space; economic power.

## INTRODUÇÃO

Os aracajuanos, assim como um quarto da população brasileira, vivem num ambiente urbano localizado na faixa litorânea. A praia, por estar inserida no ambiente urbano de Aracaju, faz parte do contexto de vivências entre as pessoas, ela faz parte da cidade, assim como a cidade está inserida nela. Levando essa interação em consideração, a Orla de Atalaia possibilita às pessoas convivências e interação entre si, já que por meio de uma intervenção urbanística, no início da década de 1990, transformou uma faixa de mais de quatro quilômetros em espaços de lazer, prática de esportes, refeições e turismo.

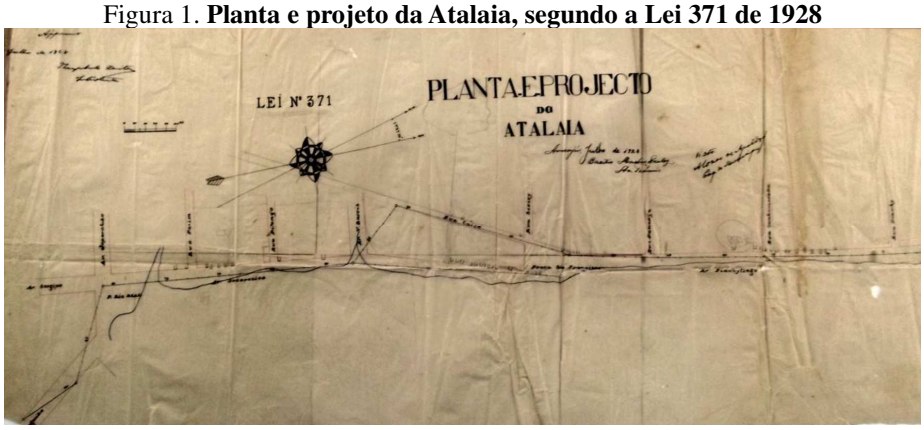
A Atalaia antes de tornar-se bairro, era um povoado do município de Aracaju em que residiam aqueles que não tinham possibilidades de fixar residência na área do Plano de Pirro. As pessoas que ali residiam tinham a pesca e a agricultura como principais meios de sustento familiar. Além disso, a produção dessa região abastecia a população que crescia em alta velocidade no centro urbano da cidade de Aracaju, a saber: frutas, verduras e legumes, além da pesca que caracterizava culturalmente a população que ali residia e se desenvolvia. A ampliação do povoado tornou-o foco principal à expansão da cidade com o encarecimento do centro dos Traçados de Pirro. Em um soneto, Jacintho de Figueiredo canta a Atalaia do início do século XX, ainda simples, rodeada pela natureza:

> Atalaia, de então, era de palha;
> E o seu melhor transporte era a canoa.
> Entre as dunas e o mar, frouxa toalha
> De fina areia se estendia à toa...
>
> Hoje, que a mão do homem ali entalha,
> Rasgando a areia humildemente boa;
> Separando-a do mar pela muralha...
> Toda aquela paisagem se esboroa!...
>
> E do contraste em plena Natureza,
> Entre o primado eterno da beleza
> E os caprichos da humana criação...
>
> Somente o velho mar, calmo ou em procela,
> Ainda nos fala da beleza dela,
> Da Atalaia de palha e "pé-no-chão"!...
>
> (FIGUEIREDO, s/d. p. 33)

A forma natural existente na região começava aos poucos a ser modificada. Após a aprovação da Lei 900 de 13 de outubro de 1925, a região até então de pertencimento municipal

litigioso, passa a ser parte do município de Aracaju. Posteriormente, com a necessidade de adequação ao código de posturas do município de Aracaju, por meio da Lei 371 de junho de 1928, foram determinadas mudanças no tocante à espacialização da localidade, como também das construções ali existentes. É possível observar, já nesta época, por meio da Figura 1, que a lei determinou a organização inicial dos traços das vias e ruas que seriam abertas.

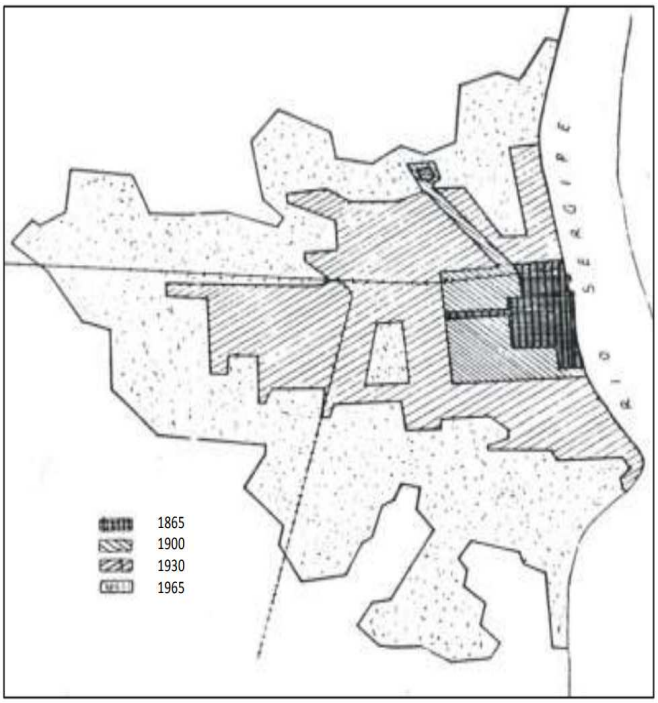
Figura 1. **Planta e projeto da Atalaia, segundo a Lei 371 de 1928**




Fonte: Arquivo Municipal de Aracaju Apud BRITO NETO, 2015.

Haviam interesses, à época, por parte do então prefeito Teóphilo Corrêa Dantas, em desenvolver tal região devido às suas condições favoráveis à moradia, apesar de haver outras áreas mais próximas com condições favoráveis à mesma finalidade pensada por Dantas. Com o passar dos anos, a singular Atalaia começava a se modificar e a perder um pouco dessa calma que a natureza dava. A partir da década de 1950 a migração campo-cidade se acentua e torna necessária a expansão de Aracaju para outras áreas, demonstradas na Figura 2, começando a alargar a estrada rural que ligava o centro urbano à Atalaia. Este foi o início de um crescimento acelerado da região, sendo consolidado após a necessidade de construção de uma ponte de ligação por meio, também, da criação de um novo bairro – Coroa do Meio – entre o Povoado de Atalaia e o Centro.

Figura 2. **Evolução urbana de Aracaju no período 1865-1964**




Fonte: Castro, apud Santos, 2016a, p. 66.

O irregular caminho até o povoado era dado pelo conjunto de uma estrada e a ligação por barco entre os dois lados do rio Poxim. Santos descreve que:

> As viagens ao bairro eram feitas com muita dificuldade no início da década de 30. Seu acesso se dava através de estrada carroçável com travessia por canoas no Rio Poxim, sendo facilitada na década de 40 com a construção de uma ponte de cimento em um local chamado "boca do Rio". A mesma era estreita, não permitindo a passagem de dois veículos ao mesmo tempo em sentidos opostos, mas mesmo assim, para a época, a ponte era moderna e serviu para o aumento do transporte coletivo. Os anos iam se passando e o número de veranistas ia aumentando, consequentemente a qualidade das casas melhorando, sendo substituídas por alvenaria (SANTOS, 2016. p. 79).

A necessidade de expansão para essa região trouxe melhorias relacionadas à urbanização do caminho assim como do próprio povoado. Uma ponte de ligação, retratada na Figura 3, em que era realizada a travessia por barco foi construída, a qual possibilitou que o interesse por conhecer tal região se intensificasse bem como a fixação de residência ou mesmo para construção de casa de veraneio.

Mais uma vez o processo de gentrificação de um espaço de Aracaju acabou expulsando ou mesmo dificultando a vida de quem ali já tinha residência fixa, devido, principalmente, ao "encarecimento" do metro quadrado.

Figura 3. **Ponte da Atalaia sobre o rio Poxim, construída em concreto e com acentuada elevação para permitir a passagem de canoas à vela, na década de 1940**

Fonte: Diniz, 2009. p. 100.

Além da influência da construção da nova ponte de acesso, "[...] a construção do Palácio de Veraneio do Governador em 1940 na Atalaia, pelo engenheiro alemão Hermann Otto Von Altenesch, estimulou a construção de outros 'Palácios de Veraneio' da elite nas proximidades da costa" (SANTOS; VILAR, 2014, p. 1723). Altenesch, inclusive, influenciou a arquitetura das construções da época, o desenho da fachada do Palácio de Veraneio[1], na Figura 4, foi referência às inúmeras casas que foram construídas posteriormente.

Figura 4. **Palácio de Veraneio do Governador, localizado na avenida Beira Mar**

Fonte: Agência Sergipe de Notícias

[1] O Palácio de Veraneio foi, recentemente, desativado, sendo utilizado somente em ocasiões especiais de visitas de autoridades. Tal fato é decorrente da grave crise na gestão pública estadual influenciada pela crise econômica dos últimos anos. Fonte: https://a8se.com/sergipe/noticia/2018/04/137388-palacio-de-veraneio-do-governo-estadual-e-desativado.html

Em 1957, outra obra de grande importância ao crescimento e desenvolvimento da Atalaia foi a inauguração da via de acesso ao mosqueiro, além do início das obras de construção do aeroporto de Aracaju. Dizia-se na edição nº 6083 de 17 de janeiro de 1957 do Correio de Aracaju, que:

> o Governador Leandro Maciel, após analisar os aspectos social e econômico daquela importante rodovia construída unicamente com os parcos recursos do Estado, dentro das exigências da técnica moderna, solicitou ao seu eminente amigo Senador Lourival Fontes, que tanto tem ajudado o Estado nos seus altos interesses cortasse a fita simbólica, declarando, assim, entregue á serventia pública aquela estrada.
> Encerrada essa solenidade, realizada em meio á vibração cívica dos praianos que aplaudiram entusiasticamente o seu benemérito benfeitor [...] (CORREIO DE ARACAJU, Ano L, Número 6083 de 17 de janeiro de 1957)

Assim, pode ser observado que a elite aracajuana tomava a Atalaia como o novo local atrativo ao descanso e lazer. Isso era fruto de todo um investimento por parte do poder público, também detentor à época do poder econômico, sendo o principal indutor a todas as questões de investimentos dados à região.

Juntamente às obras de tal estrada, foram iniciadas a instalações da rede elétrica, além de asfaltamento da estrada que interliga o centro de Aracaju à Atalaia. Porém, ainda era percebível a necessidade de melhorias drásticas da localidade. Haviam precárias instalações sanitárias e poucos investimentos infraestruturais que dessem suporte aos banhistas e turistas que frequentavam a praia. Tais fatos podem ser observados na edição 445 de 27 de setembro de 1959 da Gazeta de Sergipe (Figura 5), em que há a afirmação e clamor da população por melhorias na região, além do medo dado pela possibilidade da praia ser “tomada” de Aracaju para tornar-se, a Atalaia, cidade.

Figura 5. **Edição 445 de 27 de setembro de 1959 da Gazeta de Sergipe mostrando o clamor dos Aracajuanos por melhorias na Atalaia**

Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. Disponível em: <http://jornaisdesergipe.ufs.br/handle/123456789/25217>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

> INVADIDA A ATALAIA
>
> Os aracajuanos invadem já, a Atalaia. A nossa praia de veraneio, que serve a granfinos e plebe rude (como diria o cronista), está sendo povoada a pouco e pouco. Até ônibus diários já existem. São os veranistas, os de pele mais fina, de resistência ao calor menor que o comum que fogem o ar abafado da cidade e procuram a salsugem.
>
> E O MUNICÍPIO?
>
> Há poucos dias ensaiaram criar um município de Atalaia. É capaz de acontecer isso, pois o dinheiro sempre fala mais alto. E município novo, é "cota" na certa. É dinheiro grosso. É cópia mais grossa de bons negócios. São mais cadeiras de vereadores. Mais isso e mais aquilo. Mas a Atalaia cidade, agora, é um aleijão. É cortar um pedaço de Aracaju para ser coisa nenhuma. Ou coisa fétida, dias após que se joga no esgoto. Políticos não nos roubem nossa praia!
>
> URGE MELHORAR
>
> Sol, água, ar... eis Atalaia. Bela na sua rudeza. Bela até no desprezo que lhe votam as autoridades.
>
> Urge um plano perfeito de urbanização para aprimorar sua beleza. Urge o retorno dos "Jogos de Verão", que na gestão Godofredo Diniz dava um colorido alegre à nossa única praia balneária.
>
> [...]
>
> (GAZETA DE SERGIPE, ano IV, número 445 de 27 de setembro de 1959)

A notoriedade dada pelos que frequentavam a praia é dada com ênfase na publicação jornalística, além disso, é possível observar que havia um interesse de desmembramento da área do município de Aracaju. Haviam interesses particulares ligados a esse desmembramento, assim como do interesse pela elite aracajuana pela permanência da praia para Aracaju.

## DE POVOADO À BAIRRO: O PODER ECONÔMICO DÁ FORMA À ATALAIA

Nas décadas de 1950 e 1960 famílias abastardas aracajuanas já possuíam casas de veraneio na Atalaia causando assim, um intenso e constante investimento por parte do poder público para possibilitar urbanização e adequação necessárias às novas moradias. Era grande o poder de atração que o novo ponto de lazer da cidade possibilitava, como é possível visualizar na Figura 6.

Figura 6. **Vista aérea da praia de Atalaia antes da construção da Orla**

Foto: Soc. Com. e Repr. Gráficas LTDA. Disponível em: <https://goo.gl/v2YdWb>. Acesso em 14 de outubro de 2018.

A década de 1950 foi marcada também pelos investimentos dados à exploração de petróleo juntamente à estatização da exploração com a criação da PETROBRAS S.A. em 1953, também explorado em terras sergipanas. Tal descoberta começava a impulsionar as transformações já existentes na Atalaia, intensificando-as. Além de transformar ou exaurir as atividades agrícolas e pesqueiras locais. Sobre isso, Brito Neto (2015) afirma que:

> No entanto, a entrada da Petrobrás em Sergipe foi sentida de forma ambígua. Enquanto a empresa trazia novas perspectivas de desenvolvimento econômico, está também desfavorecia a agricultura local. A cana-de-açúcar, o algodão, o coco, dentre outros elementos agrícolas, foram perdendo espaço para o petróleo. A população de Sergipe aumentou, inclusive na Atalaia. Sítios de outrora, onde se desenvolvia a cultura do coco, serviram de espaços para criação de conjuntos residenciais, os quais foram erguidos para atender essa demanda. A praia popularizou-se, e o turismo começou a ser incentivado (BRITO NETO, 2015, p. 119).

Houve um outro fato marcante à consolidação do processo de urbanização da Atalaia. Em 19 de janeiro de 1962 foi inaugurado o novo terminal de passageiros do Aeroporto Santa

Maria. O aeroporto, que teve as obras iniciadas no início da década de 1940, possuía uma pequena casa como terminal de passageiros, com instalações precárias às necessidades da aviação comercial à época. A inauguração do novo terminal foi comemorada com grande clamor pela elite política de Sergipe, sendo esse um empreendimento que traria novas possibilidades ao turismo de Sergipe e, consequentemente, a consolidação da praia de Atalaia como atrativo.

Até então, por meio do Código de Urbanismo do Município de Aracaju dado pela Lei Nº 19 de 10 de junho de 1966, as construções no núcleo de Atalaia deviam seguir a metragem dada de lotes de 10 a 12 metros de testada e pelo menos 25 metros de profundidade nas ruas pavimentadas e principais avenidas caracterizadas em ZR-1 e nunca inferiores a 8 metros de testada e 25 de profundidade nas ruas internas, caracterizadas em ZN-2.

E ainda estabelece no inciso XIII-19 que "[...] as construções, em ZR-1 e ZR -2 deverão ser todas em alvenaria e de acordo com as prescrições que este Código determinar, sendo, terminante proibida as construções de taipa". Esse Código ainda definia que na orla marítima não poderia construir edifícios com mais de 3 pavimentos, à exceção de quando houvesse térreo em pilotis[2] com altura de 2,30m, possibilitando edificar um pavimento a mais, desde que não ocupasse mais de 80% da área.

Essas medidas eram referentes às primeiras quadras às margens do mar ou rios, as posteriores seguiam um aumento de dois pavimentos à medida que se afasta da Orla e redução de taxa de ocupação para 60%. Havia, então, um rigor em relação às construções, já que o enobrecimento da área carecia de normas para que a paisagem do bairro não fosse desconfigurada como demonstrado na Figura 7, em que exibe uma vista aérea parcial, já com a avenida Rotary construída, ao seu final, e posteriormente construídos os Arcos da Atalaia, passando a serem símbolo principal ligado à Aracaju.

[2] Segundo o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU/BR), pilotis são pilares em concreto armado que sustentam uma construção. São característicos da arquitetura modernista brasileira e fazem parte dos Cinco Pontos da Nova Arquitetura proposta pelo francês Le Corbusier. Esses pilares são muito importantes para a arquitetura brasileira, pois através deles é possível obter um vão livre no nível térreo, caracterizando um espaço público em contraposição ao espaço verticalizado, normalmente privado ou de uso restrito. Dessa forma, é possível ter abrangentes espaços de convivência e circulação. Isso era um valor para os modernistas e uma inovação conceitual.

Figura 7. **Vista parcial aérea da Atalaia na década de 1970**

Fonte: Diniz, 2009.

Em meados da década de 1970 já era possível chegar à Atalaia por meio de linhas regulares de ônibus, assim como de carros particulares. A Atalaia passa a ser um dos principais pontos do circuito turístico do estado na época.

Houveram algumas alterações no tocante ao gabarito de construção, em 1976, por meio da Lei Nº 466 que aumentava o número de pavimentos em orlas fluviais e marítimas da cidade, a exceção se dava na orla de Atalaia, onde quaisquer construções com mais de três pavimentos, tinham de ser autorizados por setores da Aeronáutica e da Marinha.

Outras alterações foram sendo feitas por meio de Leis até que a partir da criação do Plano Diretor - PDDU – Lei Complementar 042/2000 – permitiu-se construir edifícios de até 20 andares em toda a cidade iniciando assim um rápido investimento por parte de construtoras em bairros, como a Atalaia, onde antes não era permitido. A falta de revisão de pontos do PDDU pode ocasionar prejuízos praticamente irreversíveis à região, chegando até à poluição do mar, devido à falta de rede de esgoto adequada para atender a demanda de constante crescimento e adensamento urbano do bairro.

Com a construção do Terminal de Carmópolis (TECARMO) ligado à extração de petróleo e à Petrobras, o bairro atrai moradores, expandindo a área urbana da região. Segundo Santos (2016):

> Na década de 70 e 80, os loteamentos se intensificaram, sendo possuídos por famílias de classe média alta que foram ocupando progressivamente. A INOCOOP (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais), em 1979, construiu o Conjunto Costa do Sol, na parte sudoeste do bairro. O conjunto residencial com sessenta e nove unidades habitacionais era destinado a (sic) classe média. O mesmo facilitou a ocupação dos terrenos no seu interior. Em 1986 foi entregue o Condomínio Estrela do

> Mar (INOCOOP), constituído de blocos de apartamentos de três andares, com 496 unidades. Consta ser o primeiro edifício do bairro (SANTOS, 2016. p. 82).

Ao fim dos anos 1970, o início do Projeto Coroa do Meio ampliou as possibilidades urbanísticas da região. Mais uma vez, as comunidades de pescadores ali existentes foram alvo da gentrificação, mesmo que para os nativos fossem assegurados a sua permanência e participação na construção deste novo bairro de ligação entre o centro da cidade e a Atalaia.

Hoje, localizada na zona sul da cidade, o seu crescimento se intensificou após o final dos anos 1980 com a construção da ponte de ligação pelo bairro Coroa do Meio. Nesta época, pensou-se no projeto grandioso de urbanização da orla marítima com a construção de diversos equipamentos urbanos, a fim de agregar valor à região e atrair investimentos de empresariado ligado à rede hoteleira, conforme demonstrado na Figura 8.

Figura 8. **Praia de Atalaia atualmente**

Foto: booking.com. Disponível em: <https://goo.gl/xEqxzF>. Acesso em 14 de outubro de 2018.

Na segunda gestão do governador João Alves Filho, no início da década de 1990, a orla de Atalaia foi constituída tal qual conhecemos hoje. Projeto ambicioso que incluía áreas de lazer, esportes e restaurantes. Esta obra é considerada como sendo a consolidação do Bairro enquanto principal ponto de atração hoteleira e turística da cidade. Fato que, favoreceu o aumento do valor do metro quadrado, mesmo com diversos problemas estruturais ligados a saneamento e pavimentação de ruas.

Ao observar a Figura 9 a concentração de hotéis (à direita) os quais seguiam o padrão de gabarito de construções relacionadas à época, com até 4 pavimentos. E, à esquerda, a

presença de quadras esportivas que tinham como finalidade atender, principalmente, aos moradores da cidade.

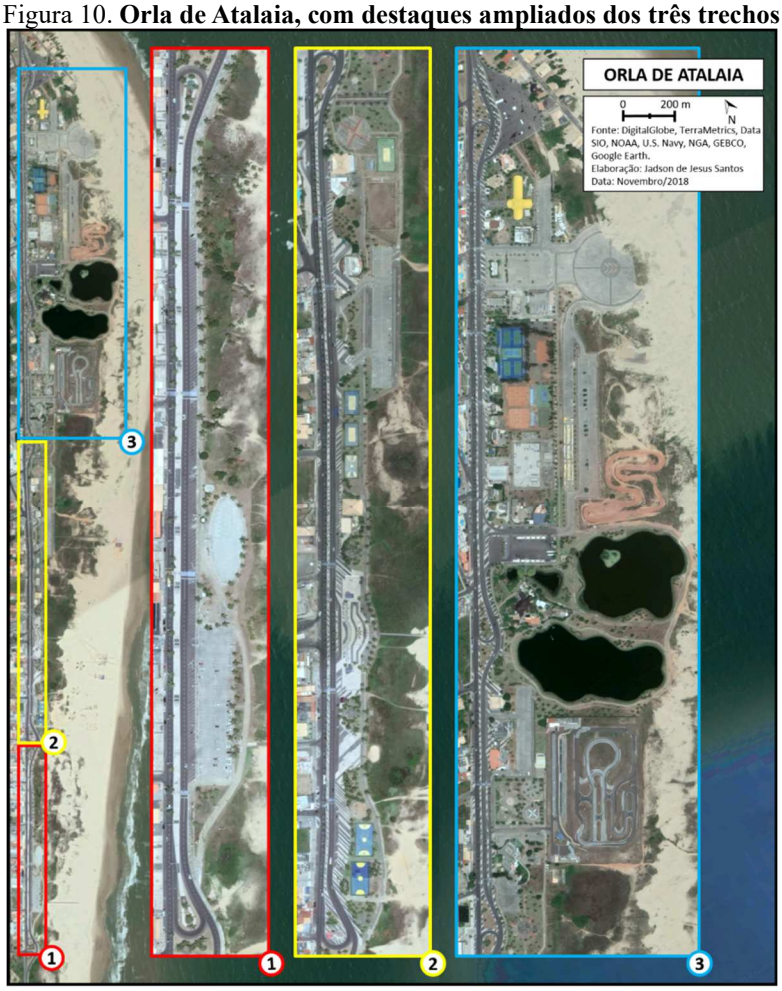
Figura 9. **Vista aérea parcial da Orla da Atalaia na década de 1990**

Fonte: Diniz, 2009, p. 149.

Até o fim da década de 1990 haviam algumas limitações legais relacionados à verticalização do bairro, o gabarito foi alterado e a partir de meados dos anos 2010, edifícios começaram a ser construídos com mais intensidade ocasionando uma modificação da paisagem do bairro. Hoje, o bairro ainda apresenta diversos espaços vazios, contudo, é possível observar que o processo de urbanização e consolidação do bairro continua, principalmente depois da reestruturação da orla de Atalaia a partir do início da década de 1990.

Constituída como espaço de lazer e veraneio ao aracajuano, a Atalaia sempre foi foco a investimentos por parte do poder público. A partir da década de 1990 começou a ser desenvolvido um amplo projeto urbanístico na região, o qual previa a duplicação da Avenida Santos Dumont, além da ampliação do calçadão com a construção de amplos e diversos espaços ligados ao lazer, esporte, refeições e outros, como é possível ser observado na Figura 10.

Figura 10. **Orla de Atalaia, com destaques ampliados dos três trechos**




Fonte: DigitalGlobe, TerraMetrics, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Google Earth.

A Figura 10 ilustra a atual configuração da Orla de Atalaia. Antes de mais nada, é preciso destacar que a escala apresentada na imagem se refere ao todo, as ampliações possuem escalas diferenciadas. Dito isto, a orla foi separada na imagem para melhor representação e descrição. A primeira parte, em vermelho e representada pelo número 1, corresponde à denominada Passarela do Caranguejo. Nesse trecho é marcante a presença de bares e restaurantes, além de estacionamento e ampla pista de patinação.

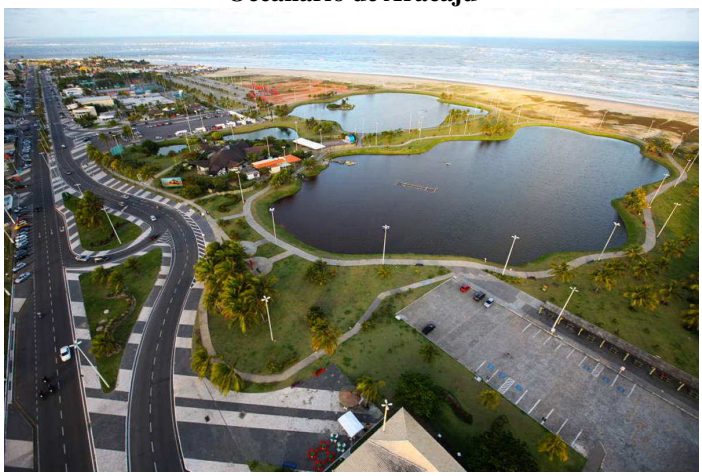
O trecho 2, em amarelo, concentra parte das hospedagens da orla principalmente em posadas e *hostels*. Além disso, é neste trecho em que está localizado o principal cartão postal da cidade, os Arcos da Atalaia, conforme Figura 11, com significado incerto, esse monumento tornou-se a principal paisagem de referência da cidade de Aracaju. Além disso, há, nesse trecho, a presença de diversas quadras esportivas, monumentos em bronze, bares e restaurantes na extensão do calçadão.

Figura 11. **Arcos da Atalaia**

Fonte: Jadson de Jesus Santos. Fotografado em fevereiro de 2013.

No último trecho destacado em azul, número 3, é possível perceber um adensamento de equipamentos urbanos, como pode ser visto na Figura 12. É nesse trecho onde estão localizados os principais e maiores hotéis da cidade. Com destaque ao Mundo Maravilhoso da Criança – com diversos brinquedos – o Kartódromo Emerson Fittipaldi, o Oceanário de Aracaju – mantido pelo projeto TAMAR – além de lagos artificiais estacionamentos, bares, restaurantes, pista de skate, praça de eventos, pavilhões de artesanato, pista de *motocross* e outros.

Figura 12. **Vista parcial da Orla de Atalaia, com destaque aos lagos artificiais no entorno do Oceanário de Aracaju**



Fonte: BoqNews. Disponível em: < https://goo.gl/rMFZsc>. Acesso em 24 de novembro de 2018.

Foram utilizadas as áreas de praia que se estendiam desde a praia dos Artistas, próximo ao farol, até o final da praia de Atalaia, próximo ao Hotel Parque dos Coqueiros. Ocorreram diversos problemas no decorrer da obra, desde embargos judiciais a pedido de órgãos ambientais, as greves de operários envolvidos na obra. Além disso, haviam questionamentos

ligados à capacidade de manutenção e administração dos espaços por parte da Prefeitura Municipal, dada a magnitude do projeto. Bastos Júnior *et. al.* (2005) afirmam que:

> Dado o contraste visual das edificações em relação às praias adjacentes, a Orla de Atalaia representa um *recorte* no conjunto da orla marítima da capital sergipana. Assim, o projeto Orla, enquanto estratégia, está vinculado a associação entre práticas de gentrification e o desejo político do estado de formar um espaço turístico litorâneo que passaria a ser referência no Nordeste brasileiro. (BASTOS JÚNIOR *et. al.*, 2005. p. 161)

É interessante destacar que no projeto, a orla toda é voltada contra o mar. Isso pode ser analisado como uma forma de subestimar a importância de tal paisagem natural ao previsto no projeto que era servir de atrativo turístico e assim, uma vasta área de faixa de praia foi encoberta pelo novo calçadão urbanizado e imponente.

Dentre os problemas enfrentados durante a construção, pode-se descrever também os protestos dos, até então, donos de barracas de comercialização de bebidas e alimentos. Parte dessas pessoas ficaram de fora do projeto de ampliação e reestruturação do calçadão da orla.

É possível constatar inconsistências relacionadas à distribuição espacial da nova orla, como descreve Bastos Junior *et al.*, ao afirmar que "[...] é importante observar que a constituição espacial das barracas se deu de forma lenta e gradual. De fato, nem todos os comerciantes prejudicados pela distribuição dos bares conseguiram se estabelecer na areia da praia com um ponto de comercialização" (2005. p. 164).

Além dos problemas enfrentados entre os donos de bares da Orla, haviam também conflitos entre a prefeitura e o governo do estado. Olival relata que:

> O projeto de urbanização da orla de Aracaju, o Projeto Orla, desenvolvido pelo Governo do Estado, no bairro Atalaia, também gerou conflito entre o poder municipal e o estadual porque as duas instâncias de governo possuíam projetos distintos para o mesmo espaço. Como Aracaju é área de interesse especial, após disputa judicial o governo estadual iniciou as obras, com duplicação de avenidas, construção de quadras de esporte, pista de patinação, skate, ciclovia, praça de eventos, parques infantis, quadras poliesportivas, quiosques, conjuntos de bares e restaurantes, etc (OLIVAL, 2005, p. 160)

Apesar dos problemas enfrentados, a obra continuou a ser executada e outras etapas foram sendo inauguradas com o passar do tempo. Em maio de 2005 a segunda etapa foi entregue pelo então governador João Alves Filho o qual, segundo o NE-Notícias de 12 de maio de 2005:

> inaugurou o Espaço de Convivência, localizado em frente ao Balneário do Sesc, e a nova Passarela do Caranguejo. Com a inauguração das áreas de lazer, a orla da praia

> de Atalaia reafirma a máxima de que é a mais bonita e mais aparelhada do Brasil. Dentro da programação festiva, homenagens, emoções, shows de luzes, cores e música na Noite do Esporte Sergipano.
> O governador seguiu em passeata pelo Espaço de Convivência e descerrou a placa inaugural, junto com a vice-governadora Marília Mandarino, o secretário de infra-estrutura [sic], Luiz Durval, e o presidente da Dehop, Antonio Carlos (NE-NOTÍCIAS, 12 de maio de 2005)

Desta feita, a Atalaia foi utilizada mais uma vez no processo de gentrificação urbana da cidade de Aracaju em que era notável a existência do poder econômico como determinante à manutenção no local e, ainda segundo Bastos Junior *et. al.*:

> O projeto Orla manteve aproximações com práticas de gentrification no tocante à constituição de uma paisagem de poder, produzida a partir da exclusão/inclusão de sujeitos e a conseqüente definição de uma centralidade na orla marítima de Aracaju. Entretanto, notam-se algumas *singularidades*, os (des)usos e adaptações funcionais que se reproduziam no calçadão, além do destrato ambiental (BRITO JUNIOR *et. al.* 2005, p. 165).

Em 2016, iniciou-se, por meio de editais licitatórios, o projeto de expansão da Orla, dessa vez com a finalidade de estendê-la por mais 16,5 km, desde o final da passarela do caranguejo até o farol da praia do Mosqueiro, a Figura 13 ilustra parte desse local onde serão executadas as obras.

Figura 13. **Local onde será construída a nova extensão da Orla de Aracaju**

Foto: ASN. Disponível em: <https://goo.gl/5UUQen>. Acesso em 10 de dezembro de 2018.

A obra está orçada em R$ 300 milhões e contará, segundo informa a Agência Sergipe de Notícias (ASN) com:

> a construção de ciclovias, bicicletários, acessos de pedestres e cadeirantes a areia, iluminação de LED e painéis solares, quadras poliesportivas, pontos de esportes radicais, lounge, passarela, redário, academia de praia, estacionamentos para ônibus, sinalização indicativa e turística, postos de informações turísticas e calçamento que impeçam o uso de veículos motores na areia, protegendo os usuários e evitando danos ao ecossistema local (ASN, publicado em 26 de outubro de 2016).

Os recursos para a execução da obra é fruto de uma linha de crédito ofertada pelo Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento. Juntamente a este projeto, outras obras são contempladas como a reforma da Orla Pôr do Sol iniciada no início de 2018. As Figuras 14 e 15 ilustram a placa com informações sobre a obra na Orla Pôr do Sol e parte do píer que está sendo revitalizado e ampliado.

Figura 14. **Placa de indicação de informações referentes à obra de revitalização da Orla Pôr do Sol**

Foto: Jadson de Jesus Santos, em 15 de setembro de 2018

Figura 15. **Obra de revitalização do píer da Orla Pôr do Sol**

Foto: Jadson de Jesus Santos, em 15 de setembro de 2018.

Assim como na Atalaia, a extensão da orla marítima em Aracaju tem como finalidade a valorização das regiões em que ela se estende com vistas a atrair investimentos da iniciativa privada ligada ao turismo. Em 2016, durante o lançamento do edital de licitação da nova Orla de Aracaju, o então governador Jackson Barreto destacou que:

> O setor turístico gera um ciclo virtuoso capaz de melhorar a vida das pessoas, além de contribuir com o desenvolvimento do estado como um todo. Essas obras de infraestrutura serão capazes de promover um novo ciclo de desenvolvimento para esse importante setor da nossa economia (ASN, publicado em 26 de outubro de 2016).

É preciso que esse tipo de investimento seja direcionado não somente a um único setor, é preciso que ele também insira as pessoas que residem no local onde são feitas essas intervenções. É necessário ainda que todos façam parte desse momento de urbanização da cidade, não sendo necessário que ninguém tenha de sair do seu lugar devido à valorização financeira relacionada ao encarecimento da região ocasionado pela gentrificação executada nesse tipo de obra.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Trazer a harmonia entre o urbano e o natural numa perspectiva de intervenção com a construção da Orla era necessário em razão do ambiente ali existente. Anteriormente os aracajuanos já usavam como local de lazer e descanso. A demanda cresceu, instaurando-se problemas sérios relacionados à infraestrutura da região em que se tornou com a diversidade de empreendimentos, uma região nobre da cidade. Permeava, então a necessidade de transformá-la aos moldes que tal parcela da população exigia ao seu conforto, pois, embelezamento paisagístico era essencial. Restou aos que não podiam ali ficar apenas a sensação de exclusão e/ou expulsão (in)voluntária. E aos que ficaram: proveitos dados pela nova urbanização daquilo que o natural já privilegiava. Aos demais, fica a sensação dada ao ouvir a canção de Chico Queiroga e Antônio Rogério em que o Cheiro de Terra corresponde a mirar as tão belas ondas do mar de Atalaia.

*Lá vem o dia despertando a natureza*
*Vou seguindo a correnteza*
*Na incerteza de chegar*
*Dia após dia*
*Noite e dia sem cessar*
*Tanta dor tanta alegria*
*Eu assim não vou ficar*
*Eu quero o cheiro das manhãs da minha terra*
*Ver o sol nascer na serra*
*E o vento norte soprar*
*Eu quero mesmo é ficar bem juntinho dela*
*Na praia de Atalaia*
*Mirando as ondas do mar*
*Mirando as ondas do mar*

(Chico Queiroga e Antônio Rogério, Cheiro de Terra)

É evidente que as mudanças ocorridas na praia de Atalaia trouxeram embelezamento urbanístico ao já belo ambiente natural. Contudo, alguns impactos aconteceram com a fauna e flora da encosta do mar e fatores como esses devem ter um olhar especial por parte dos gestores

para que problemas futuros não aconteçam em decorrência das intervenções feitas no ambiente natural. Espera-se que o poder público corrija os problemas identificados em etapas anteriores da construção da Orla, para que não se repitam os mesmos problemas nas novas etapas que serão construídas posteriormente.

## REFERÊNCIAS

ARACAJU. **Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju.** Aracaju: 2015. Disponível em: <http://aracaju.se.gov.br/userfiles/plano-diretor-vpreliminiar-jul2015/CAPITULO-III-DINAMICA-URBANA.pdf>. Acesso em 17 de junho de 2017.

_____. **Projeto de reurbanização da Coroa do Meio: uma nova realidade social.** Disponível em: <http://www.aracaju.se.gov.br/index.php?act=imprimir&codigo=2104>. Acesso em 7 de dezembro de 2015.

_____. **Lei Nº 19, de 10.06.1966. Código de Urbanismo do Município de Aracaju.** Disponível em: <https://www.aracaju.se.gov.br/userfiles/seplan/arquivos/planodiretor/COD_URBANISMO.pdf>. Acesso em 8 de novembro de 2018.

ASN. **Governo do Estado promove nova fase de desenvolvimento para o turismo de Sergipe.** Disponível em: <http://www.agencia.se.gov.br/noticias/governo/governo-do-estado-promove-nova-fase-de-desenvolvimento-para-o-turismo-de-sergipe>. Acesso em 10 de dezembro de 2018.

BASTOS JUNIOR, E. M. (*et. al.*). Orla de Atalaia: poder público ou privado? Turismo e lazer para quem? Notas sobre o processo de Gentrification em Aracaju. In: FRANÇA, V. L. de O.; FALCON, M. L. A. (org.). **Aracaju:** 150 anos de vida Urbana. Aracaju: PMA/SEPLAN, 2005. p. 159-172

BRITO NETO, A. J. de. **"Ao sul de Aracaju...":** memória e história da Atalaia Velha (1900-1952) Dissertação (mestrado em História), Universidade Federal de Sergipe, 2015. Disponível em: <https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/5670/1/AQUILINO_JOSE_BRITO_NETO.pdf>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

CORREIO DE SERGIPE. **Solene inauguração da estrada Atalaia-Mosqueiro.** Ano L, número 6083 de 17 de janeiro de 1957. Disponível em: <http://jornaisdesergipe.ufs.br/handle/123456789/12759>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

FIGUEIREDO, J. de. **Motivos de Aracaju**. Aracaju: Prefeitura Municipal, 3ª ed., s/ data. Disponível em: <https://ihgb.org.br/pesquisa/biblioteca/item/1787-motivos-de-aracaju-jacintho-de-figueiredo.html>. Acesso em 8 de novembro de 2018.

GAZETA DE SERGIPE. **Começou o verão.** Ano IV, número 445 de 27 de setembro de 1959. Disponível em: <http://jornaisdesergipe.ufs.br/handle/123456789/12759>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

NE-NOTÍCIAS. **Multidão na inauguração da 2ª etapa da Orla.** Publicado em 12 de maio de 2005. Disponível em: <http://www.nenoticias.com.br/43962_multidao-na-inauguracao-da-2-etapa-da-orla.html>. Acesso em 7 de dezembro de 2018.

OLIVAL, C. Do povoamento ao empresariamento: reflexões acerca do urbano em Sergipe. In: **Cadernos de Estudos Sociais**. Recife, vol. 21, nº 1-2. p. 147-184, jan/dez, 2005. Disponível em: <https://periodicos.fundaj.gov.br/CAD/article/view/1354>. Acesso em 7 de dezembro de 2018.

SANTOS, B. F. **Urbanização e clima urbano do bairro Atalaia na cidade de Aracaju/se.** Dissertação (Mestrado em Geografia). 2016. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, Sergipe.

SANTOS, P. P; VILAR, J. W. C. A segunda residência no litoral de Sergipe (Brasil): entre os "velhos" e os "novos" territórios. In.: **VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales.** São Paulo, 8 a 12 de setembro de 2014. ISBN 978-85-7506-232-6. Disponível em: <http://6cieta.org/arquivos-anais/eixo1/Priscila%20Pereira%20Santos,%20Jose%20Wellington%20Carvalho%20Vilar.pdf>. Acesso em 23 de novembro de 2018.