

REPORTAGEM ESPECIAL

Planejamento urbano e econômico deve ser prioridade

Carmen Carlet, especial para o JC
economia@jornaldocomercio.com.br

O geólogo Rualdo Menegat, professor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Ufrgs), é crítico em relação às políticas de planejamento urbano e econômico. O caso de Porto Alegre, segundo ele, é o mais significativo de que há desorganização generalizada do território, causada pelo conjunto de atividades econômicas. Referindo-se especificamente à Zona Sul da Capital, o geólogo observa que nesta região a atividade agrícola é muito importante, pois torna a cidade menos dependente de mercados que podem estar indisponíveis em um colapso como este que estamos atravessando.

“Então, o Plano Diretor Urbano deveria considerar a integralidade da cidade. A cidade não é constituída apenas de ruas e avenidas. Ela também é constituída pelos ecossistemas, rios e a atmosfera, que provê a chuva. Somos um espaço tridimensional e não um plano em duas dimensões”, ajuíza

Menegat.

A Zonal Sul poderia dar um salto na sua visão de cidade ao integrar as unidades de conservação, parques e matas dos morros e a orla, constituindo corredores ecológicos pertencentes a uma Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. A beleza paisagística natural, a importância do Guaíba como nossa fonte de água e como patrimônio hídrico e ecológico, deveriam ter um forte programa de conservação integral de nossos ecossistemas e paisagens. “Isso traria inúmeros benefícios em termos turísticos para a economia circular e resiliência frente às crises climáticas”, garante o geólogo.

A doutora e mestre em Direito Público Fernanda Damacena, autora do livro *Direito dos Desastres e Compensação Climática no Brasil*, vem há anos alertando para os possíveis desastres ambientais aos quais as populações estão sujeitas. Com uma visão sistêmica, a especialista observa que a recuperação de todas as zonas de Porto Alegre (não só a Sul) e dos demais

municípios gaúchos afetados pelo desastre deve ser pautada pela observância da legislação que orienta prevenção, mitigação, preparação, resposta e recuperação de desastre.

Para a especialista, a omissão diante dos riscos conhecidos ou intuídos, a deficiência do conjunto de infraestruturas críticas, assim como a inobservância dos objetivos, diretrizes, instrumentos e alterações legislativas decorrentes da entrada em vigor da Lei 12.608/12, nos conduziu à má adaptação.

Essa lei estabelece que a prevenção de desastres deve ser integrada às políticas de ordenamento territorial, desenvolvimento urbano, saúde, meio ambiente, mudanças climáticas, gestão de recursos hídricos, geologia, infraestrutura, educação, ciência e tecnologia e às demais políticas setoriais, tendo em vista a promoção do desenvolvimento sustentável.

“O que estamos vivendo deve ser suficiente para que o poder público, a iniciativa privada e a



CARMEN CARLET/ESPECIAL/JC

Fernanda alerta, há anos, para os possíveis desastres ambientais

sociedade compreendam que todo planejamento, plano diretor, proteção física das cidades, saneamento, água, luz, transporte, comunicação, políticas alimen-

tares, de seguros, entre outros, devem considerar a possibilidade de ocorrência de todo tipo de desastre, inclusive o climatológico”, afirma.

Especialistas apontam caminhos para proteger os bairros que costeiam o Guaíba

O desenvolvimento da Zona Sul, ao contrário do que se possa imaginar, não iniciou de uma forma muito glamourosa, pois o desbravamento da região originou-se a partir de uma questão sanitária da capital gaúcha. No final do século XIX, foi construída uma ferrovia com destino ao sul da cidade, que tinha como objetivo principal atender as demandas de saneamento da população. Conforme conta o arquiteto e urbanista, doutor em planejamento urbano e regional, André Huyer, em sua pesquisa “A Ferrovia do

Riacho”, com a ausência de esgoto cloacal e o crescimento populacional, uma comissão médica determinou que os dejetos deveriam ser despejados no lago Guaíba a uma distância de 10 quilômetros do Centro.

A solução adotada pelo poder público, na época, foi a construção de uma ferrovia para transportar os excrementos. Com problemas para execução, a obra levou seis anos para ser concluída. E, em novembro de 1899, começou regularmente a ser feito o despejo dos cubos sanitários na Ponta do Melo

(bairro Cristal). Dois meses depois a ferrovia abriu uma outra frente, iniciando o transporte de passageiros. O percurso compreendia o trecho entre a estação inicial - ao lado da Ponte de Pedra (atual Ponte dos Açorianos), na então foz do Riacho (Arroio Dilúvio) - e o fim da linha no arrabalde da Tristeza, que já contava com um prédio de madeira para fins de estação. Assim foram os primórdios da Zona Sul de Porto Alegre.

Trazendo esse histórico para os dias atuais, Huyer, diz que a Zona Sul que refere na pesquisa consiste nos bairros da orla do Guaíba, desde o Cristal até Serraria. “Ela ainda mantém suas principais características urbanísticas originais, quanto aos usos e tipos de construção no interior dos bairros, e prédios maiores e comércio junto das principais vias de transporte”, afirma. Para ele, a Zona Sul não se modificou muito ao longo das últimas décadas.

Poucas obras viárias significativas, poucas alterações importantes no plano diretor, observa o urbanista ao destacar, porém, que ocorreu um aumento de densidade nos bairros, com a proliferação de condomínios horizontais, e de alguns prédios altos ao longo das avenidas, como esperado. “Soma-

do com o aumento de densidade de bairros mais distantes (Extremo Sul), mas dos quais a Zona Sul é via de passagem, o trânsito tem se degradado continuamente. Por exemplo, às 17h, a avenida Coronel Marcos, em Ipanema, fica congestionada. Algo inimaginável há poucos anos”, avalia.

Analisando o recente impacto climático na região, o arquiteto afirma que enquanto as áreas da cidade que deveriam estar protegidas pelo sistema contra as cheias podem facilmente ser adequadas, bastando que a manutenção do sistema seja executada, na Zona Sul não há solução fácil. O mais provável é que as residências em áreas potencialmente alagáveis terão que se adaptar com térreo que possa ser evacuado e abrigo no pavimento superior, como as palafitas na Amazônia. Já, para as casas em áreas de risco (desabamento, exposição às ondas do Guaíba etc.) o correto é serem removidas para local seguro.

Rafael Drumond, arquiteto e urbanista mineiro que tem estudado o impacto das enchentes no RS, é um crítico de grandes empreendimentos na região. Para ele, deve-se ficar alerta para a impermeabilização das áreas ao lado

do lago Guaíba. “Estamos entrando em uma nova era, a das mudanças climáticas, e, por isso, nos deparamos cada vez mais com a destruição em potencial que ela pode nos causar. Manter um planejamento urbano que já se mostrou falho, que ignora as águas enquanto destrói o seu entorno, é condenar as famílias que moram na cidade, e principalmente nessa região, a um futuro desastre que a todo momento ameaça acontecer”, observa.

Para ele, a discussão deveria se concentrar em um único ponto: como restaurar as áreas que mais necessitam da presença da natureza. Ampliando sua análise sobre a região, o arquiteto diz que além das questões ambientais, o impacto social está sendo envolvido em grande escala. Ele se refere, por exemplo, à remoção de 1.500 famílias da Avenida Tronco para viabilizar sua duplicação. “Naquela época, foi pedido à Câmara Municipal que destinasse terreno para essas famílias afetadas, o que, infelizmente, não ocorreu. Com a não destinação de um local adequado para elas morarem, restarão apenas as áreas ambientalmente vulneráveis, encostas de morros, e planícies alagáveis”, lamenta o arquiteto.



RAFAEL DRUMOND/ARQUIVO PESSOAL/JC

Drumond é um crítico de grandes empreendimentos na região