



A REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE E OS DESAFIOS DO PLANEJAMENTO URBANO FRENTE À CRISE AMBIENTAL CONTEMPORÂNEA

Otávio Augusto Alves dos Santos

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano/UFPE

RESUMO

O trabalho em tela versa sobre os problemas sociais e ambientais decorrentes da urbanização. Acreditamos que os principais problemas ambientais das grandes cidades, sobretudo das metrópoles de países subdesenvolvidos, não advém de cataclismos naturais, nem de mudanças ambientais de escala global, mas, antes de qualquer coisa, do modelo hegemônico de urbanização. A Região Metropolitana do Recife, por exemplo, possui profundos quadros de degradação ambiental, quase todos decorrentes do modelo de urbanização em curso e do fracasso do planejamento urbano em solucionar problemas sociais e ambientais. Os quadros de degradação ambiental permanecem, em grande medida, porque a população da região ainda sustenta um modelo de organização e de desenvolvimento extremamente insustentável, que não busca se adequar ou ao menos respeitar os ritmos e as especificidades da natureza local.

Palavras-chave: crise ambiental; planejamento urbano; Recife

ABSTRACT

This paper talks about the social and environmental problems arising from urbanization. We believe that the main environmental problems of the big cities, especially of the metropolises of developing countries, does not come from natural disasters or global environmental change, but before anything else, the hegemonic model of urbanization. The Metropolitan Area of Recife, for example, has profound environmental problems, almost all resulting of the hegemonic model urbanization and the failure of urban planning in solving social and environmental problems. The environmental problems remain because the population of the area still maintains a model of organization and a model of development extremely unsustainable, which does not seeks fit itself or respect to the nature rhythms.

Keywords: environmental crisis; urban planning; Recife

A CRISE AMBIENTAL CONTEMPORÂNEA É UMA CRISE URBANA

Na manhã de uma sexta-feira, 17 de maio de 2013, antes mesmo do início da jornada de trabalho, a população da Região Metropolitana do Recife (RMR) já supunha que aquele seria um dos dias mais difíceis do ano. Além dos congestionamentos que atualmente fazem parte do cotidiano, a região foi acometida por fortes chuvas. O período chuvoso, que deveria ter se iniciado no final de Março, neste ano começou muito tardiamente, porém com bastante intensidade. O resultado foi a instauração de um verdadeiro caos na cidade, devido aos alagamentos e ao trânsito. Mas, diferente do que se poderia pensar, o referido caos não fora provocado pelas chuvas e sim pela organização espacial da cidade que nunca atentou para essa especificidade climática da região.

No decurso das duas últimas décadas, os meios de comunicação nacionais e internacionais nos bombardearam com inúmeras notícias que buscavam relatar desastres naturais sem, contudo, interpretá-los de maneira devida, uma vez que a natureza era sempre tida como hostil, contrária às aspirações humanas e oposta ao pleno desenvolvimento de suas atividades econômicas. As notícias equivocadas se difundiam sem que houvesse uma problematização dos fatos relatados, nem ao menos uma busca mais aprofundada das origens do problema. Isso, como se pode depreender, apenas fortaleceu uma visão de mundo extremamente aturdida, que encara fenômenos naturais comuns como cataclismos, fator de perdas econômicas e sociais.

Diante das fortes chuvas que provocaram inúmeros desastres na RMR, houve quem culpou o clima, as mudanças climáticas globais ou mesmo a capacidade de carga dos cursos hídricos da região, mas ninguém – nem a mídia, nem os governantes e nem mesmo alguns intelectuais – procurou esclarecer o fato de que o caos metropolitano não fora causado pela natureza, muito menos por um controverso processo de mudança do clima, mas, antes de qualquer coisa, pelo próprio modelo de urbanização em curso. A verdadeira responsável pelos desastres ambientais de nossos tempos é a sociedade urbana que tem cada vez mais construído seu habitat em dissonância aos fenômenos naturais.

Hoje, mais do que nunca, o homem tem se percebido enquanto um ser antagonicamente diferente da natureza. Esse choque de identidade, por sua vez, está na base do processo de urbanização do mundo. Foi com a urbanização que a relação de “metabolismo” entre homem e natureza se exauriu, instaurando de maneira decisiva o que Marx (2004 [1844], 1968 [1867]) chamou de “falha metabólica”, ou seja, a completa separação do homem em relação à natureza e a definitiva perturbação da relação harmônica que havia entre os dois. É por isso que, a nosso ver, a crise ambiental contemporânea é, em sua essência, uma crise decorrente da urbanização.

Essa urbanização, segundo Lefebvre (1978; 1999), constitui-se no processo através do qual o urbano foi se consolidando a partir das cidades, processo esse induzido pela industrialização e que se materializou mediante a *implosão* da

cidade (cidade-obra, do excedente, do poder e da festa) e a *explosão* de sua área habitada circundante.

As sociedades pré-capitalistas eram quase todas agrícolas, com a industrialização e o conseqüente processo de urbanização, as relações com a terra foram redimensionadas (FOLADORI, 2001). Os trabalhadores do campo foram forçados a se desgarrar de vez de suas terras e da natureza, de um modo geral, passando a viver nos bairros pobres das grandes cidades. Os centros urbanos então insurgentes cresceram vertiginosamente em termos populacionais, enquanto o próprio capitalismo passou a gerir o desenvolvimento urbano. O caráter expansivo do modo de produção capitalista transplantou-se para o próprio modelo de crescimento das cidades, tornando-se também característica da própria produção de todo o espaço social. O espaço urbano então nascente estendeu-se para além dos limites da cidade, transformando áreas periféricas, as cidades próximas e o campo. Pouca coisa conseguiu efetivamente resistir à urbanização.

Não há como negar que, de uma maneira geral, seja na cidade ou no campo, vivemos numa sociedade cada vez mais urbana, cercada de objetos técnicos e desgarrada da natureza. Por outro lado, a natureza hoje ressurgiu ressignificada, reificada e hostil, ou como diria Santos (1996), *abstrata*.

Essa natureza abstrata é também objeto de fetiche. O trato para com a natureza levado a termo pela sociedade urbana não é apenas coisificado e hostil, mas também regido pelas leis do mercado, pelas quais o que vale é a obtenção do lucro. Nossa relação com a natureza e, de uma maneira geral, com o espaço está ficando cada vez mais mediada pela frieza racionalizadora do mercado.

Temos de comprar o ar puro, os bosques, os planos de água, enquanto se criam espaços privados publicizados, como os *playgrounds* ou, ainda mais sintomático, os condomínios fechados que a gente rica justifica como necessários à sua proteção. O lazer na cidade torna-se igualmente o lazer pago, inserindo a população no mundo do consumo. Quem não pode pagar pelo estádio, pela piscina, pela montanha e o ar puro, pela água, fica excluído do gozo desses bens, que deveriam ser públicos, porque essenciais. (SANTOS, 2007, p. 64)

O espaço habitado pela sociedade urbana, portanto, é aquele em que impera a impossibilidade de uma experiência totalizante com a natureza. É também lugar no qual se concentra a maior quantidade de objetos técnicos, hoje aliados à ciência e aos meios de comunicação. Santos (1996) considerava que o período atual é marcado pela consolidação do que ele mesmo chamou de meio técnico-científico-informacional.

O período atual também é marcado pelo avanço da globalização, última etapa do permanente processo de mundialização do capital. Com a globalização cresceram as medidas de promoção do crescimento econômico baseadas nos pressupostos neoliberais. Tais medidas, entretanto, trouxeram muitos impactos negativos às economias subdesenvolvidas. Os países latino-americanos, especificamente, conheceram uma crescente precarização das condições de trabalho de sua população, o que manteve as desigualdades rurais e urbanas. As grandes cidades latino-americanas, em especial, assistiram a um grande crescimento de seus bairros pobres.

No Brasil, a descentralização das políticas habitacionais, assim como o pouco recurso destinado a elas e a ineficiente política de regularização fundiária fez com que surgissem, em suas principais cidades, gigantescos bairros pobres e favelas. As últimas décadas foram marcadas pelo crescimento populacional “desordenado” das grandes cidades de países subdesenvolvidos. O operariado informal urbano é quem dita hoje o crescimento das cidades brasileiras.

Essa megaurbanização, portanto, está na base de todo o tipo de degradação social e ambiental. Os pobres urbanos desprovidos de boas condições de moradia degradam de maneira extremamente rápida o ambiente em que vivem. Por isso o processo de favelização não reflete apenas uma precarização social, mas também ambiental.

No Brasil, os ganhos sociais obtidos com o governo Lula ainda não foram capazes de desencadear mudanças substanciais na forma através da qual as cidades brasileiras crescem e se organizam. Somam-se a isso os limites históricos do planejamento urbano no equacionamento dos problemas sociais e ambientais. A capacidade da maioria dos municípios brasileiros para tratar estas questões é bastante limitada, seja pela escassez de profissionais capacitados, seja pela ineficiente organização e vontade política, ou mesmo pela falta de recursos financeiros, uma vez que a maioria dos municípios não possui receitas suficientes para implementar suas políticas e dependem de repasses da União.

O caos instaurado na RMR no dia 17 de Maio, assim como todos aqueles precedentes, diz respeito à crise ambiental metropolitana. Uma crise decorrente do modelo de urbanização até então hegemônico e do fracasso do planejamento urbano em solucionar os problemas sociais e ambientais das cidades. Não se trata, portanto, de algo conjuntural, que surgiu ocasionalmente, mas de uma situação relativamente antiga, já conhecida por todos e que permanecerá no futuro, caso não haja mudanças estruturais na região.

UM BREVE PANORAMA DA CRISE AMBIENTAL METROPOLITANA DO RECIFE

Como toda grande metrópole de país subdesenvolvido, a Grande Recife possui hoje inúmeros quadros de degradação social e ambiental. Esses quadros são decorrentes, portanto, da forma pela qual Recife e os demais municípios circunvizinhos se edificaram.

Recife, especificamente, surgiu a partir de uma pequena vila de ribeirinhos e pescadores que habitavam as proximidades do porto natural, escoadouro da produção açucareira portuguesa e também holandesa. O sítio físico-geográfico correspondia a uma área extremamente plana, uma planície flúvio-marinha, entrecortada por inúmeros cursos hídricos, além de repleta de alagadiços e extensas formações do ecossistema manguezal.

A ocupação humana neste ambiente se deu pela conquista das terras firmes e dos alagados, sendo que as populações mais abastadas ocuparam logo as terras firmes de fácil arruamento, fazendo com que as mais pobres não tivessem outro lugar para morar senão os alagadiços e, mais tarde, as encostas dos morros. (FALCÃO NETO e SOUZA, 1985; SANTOS, 2012). A atividade açucareira, por sua vez, desencadeou uma concentração de terras que tornava ainda mais escasso o acesso por parte dos mais pobres. Já no início do século XX, houve um intenso processo de microparcelamento dessas propriedades, em grande parte influenciado pelo Código Civil brasileiro de 1917. A partir daí difundiu-se os loteamentos, que também se realizavam mediante aterros sobre áreas alagadas. As populações mais pobres que, a princípio, habitavam os terrenos mais úmidos e de mangue foram sendo arbitrariamente expulsas de seus locais de moradia, pois a perspectiva de aumentar os terrenos a serem loteados havia sido despertada na população dotada de maior poder aquisitivo (FALCÃO NETO e SOUZA, 1985).

Até o início do século XX, a cidade do Recife ainda possuía laços profundos com seus sítios físico-geográficos, uma vez que a população ainda dependia dos ecossistemas locais para o sustento e para as atividades econômicas. Acrescenta-se também o fato de que as populações mais carentes sempre tiveram um trato menos perverso para com a natureza. A vida dos mais pobres sempre foi mais harmonicamente entremeada nos ecossistemas locais, o que os levou a degradar esses ambientes numa escala muito inferior a que as populações mais abastadas degradavam. Josué de Castro, por exemplo, inúmeras vezes demonstrou, em suas obras, a harmonia que havia entre os mais pobres e o manguezal, embora não descartasse os impactos promovidos por eles.

Mas o fato é que os mangues e demais áreas alagadiças que desde 1831 haviam sido incorporados à União enquanto “terrenos de marinha” foram, aos poucos, sendo conquistados pelas classes mais abastadas por meio do pedido de “aforamento”. Mesmo não sendo as reais proprietárias dos terrenos, essas classes passaram a expulsar a população moradora dos mocambos para aterrar os lotes e cobrar o “aluguel de chão”. Esse processo de expulsão, então, gerou um dos primeiros conflitos de direito de propriedade sobre o solo cidadão, sendo o desencadeador dos primeiros processos de contestação e luta social pelo direito à cidade (FALCÃO NETO e SOUZA, 1985).

Com a expulsão compulsória das populações mais pobres das áreas alagadas, na maior parte em função de políticas urbanas higienistas, houve uma grande transferência dessa população para as áreas de morro, tais como nas redondezas de onde hoje se situa o bairro de Casa Amarela. Essa população passou a ocupar

esses lugares de maneira cada vez mais coordenada, promovendo um processo sistemático de resistência às expulsões (FALCÃO NETO e SOUZA, 1985).

Tem-se, a partir deste longo e conflituoso processo de ocupação, a instauração dos primeiros quadros de degradação socioambiental da Região. Primeiro, as áreas alagadas relegadas aos pobres foram sendo precariamente ocupadas e, em muitos casos, extremamente degradadas. Os desmatamentos da vegetação de mangue e os inúmeros aterros são os grandes responsáveis pela destruição do ecossistema manguezal que, por sua vez, sempre marcou a paisagem recifense. Segundo, as áreas de morro que também foram precariamente ocupadas passaram a compor sítios geográficos extremamente vulneráveis, repletos de áreas de risco.

Mais tarde, com a explosão da população urbana na metade do século XX, ocasionada pela industrialização e pelo êxodo rural, como explicitado por Santos (2012), iniciou-se o processo de constituição do “urbano” no interior da cidade do Recife. Esse fato trouxe consigo um forte crescimento do tecido urbano do Recife e dos municípios circunvizinhos, desencadeando um processo de metropolização. O crescimento populacional urbano, obviamente, deu-se de maneira desordenada, por meio de ocupações espontâneas, muitas das quais não acompanhadas pelo poder público, sobretudo no que diz respeito ao provimento de infraestruturas e proteção do ambiente natural local.

Hoje, a RMR aglomera, segundo dados do Censo demográfico de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, cerca de 3.600.000 habitantes, ocupando uma área de aproximadamente 2.800 km², num total de 14 municípios. Dos 14 municípios, apenas 3 formam o núcleo metropolitano (Recife, Olinda e Jaboatão), constituindo um espaço contínuo de conurbação física e funcional. Outros 4 municípios (Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Paulista e Abreu e Lima) possuem sua sedes fisicamente próximas ao núcleo, inclusive estabelecendo com ele uma integração funcional. Os demais municípios são mais afastados, mas também mantêm uma integração funcional. Os quadros de degradação ambiental estão espalhados em toda essa região, mas, obviamente, concentrando-se muito mais nas áreas periféricas da metrópole.

No decurso das últimas décadas, houve uma multiplicação dos quadros de degradação ambiental nos municípios que compõem o núcleo metropolitano, contudo esse crescimento foi ainda maior nos demais municípios, onde houve também uma vertiginosa expansão do tecido urbano e, conseqüentemente, dos ambientes social e ambientalmente vulneráveis. Acrescente-se o fato de que, hoje, alguns desses lugares perpassam por um forte processo de modernização em função de investimentos públicos e privados, como o Complexo portuário de Suape e a “Cidade da Copa” (Figura 1).

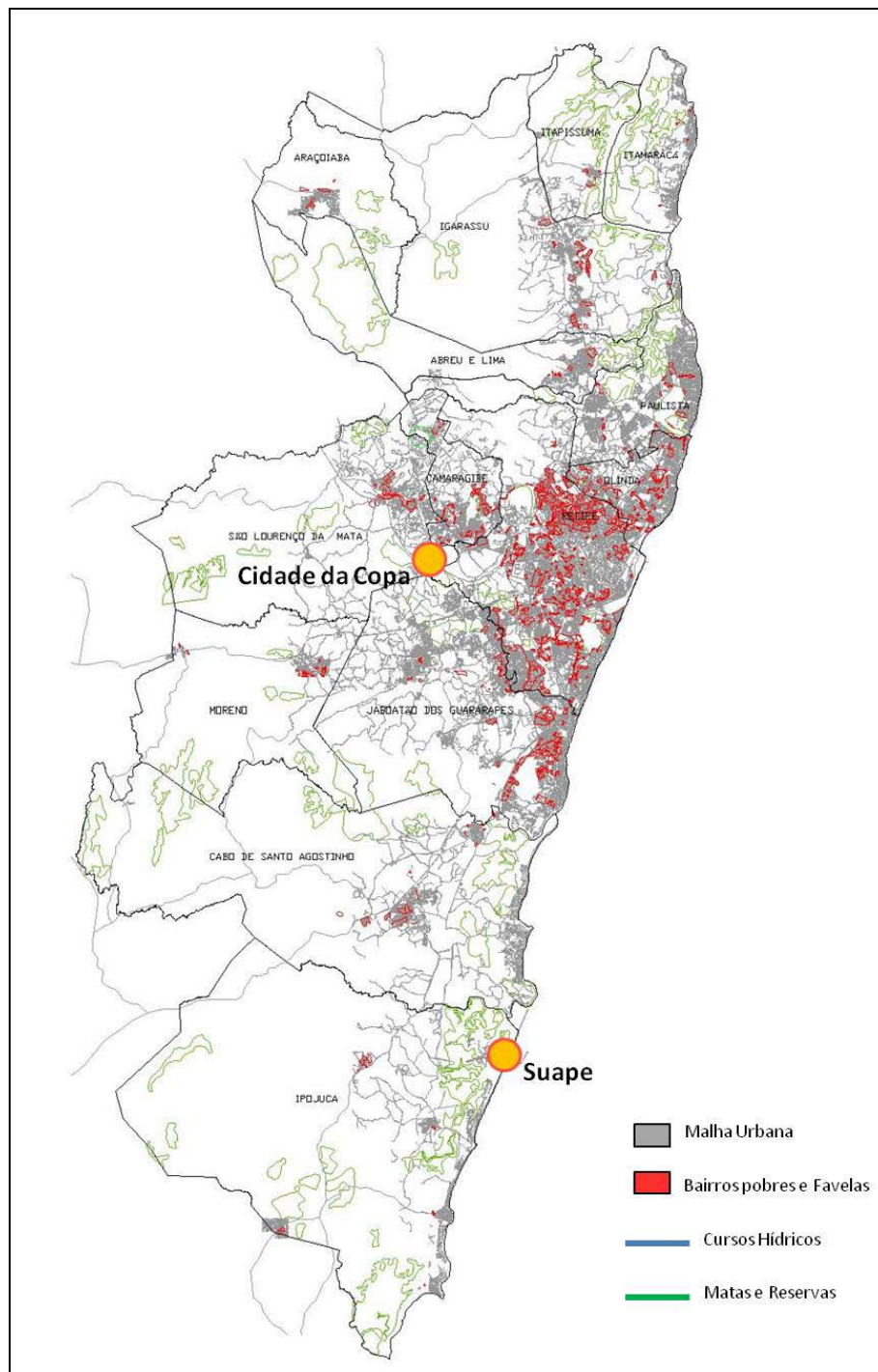


Figura 1. Região Metropolitana do Recife com sua malha urbana e localização aproximada da Cidade da Copa e do Porto de SUAPE

Fonte: Observatório/PE, 2012; Elaboração: Sofia Mahmood e Otávio Santos, 2013

Como se pode depreender, por conta do próprio crescimento econômico, os municípios que tem recebido esses investimentos, tem também atraído pessoas do meio rural e de outras cidades da região, impulsionando processos de ocupação social e ambientalmente degradantes. Não por acaso, os lugares na RMR que atualmente perpassam por forte processo de modernização e incremento populacional têm constantemente chamado a atenção de setores da sociedade e do poder público quanto ao manejo dos recursos naturais. O desenvolvimento hoje vivido pelo Estado de Pernambuco tem trazido muitas preocupações no que concerne ao tratamento dado à natureza.

No complexo portuário de Suape, por exemplo, inúmeras denúncias de agressão ao manguezal próximo têm tomado a atenção da opinião pública. As denúncias geralmente envolvem obras e empreendimentos que são aprovados sem o pleno cumprimento dos requisitos legais, tais como a realização de estudos de impacto ambiental. Algumas vezes, empresas potencialmente poluidoras conseguem se instalar sem a constituição de um eficiente sistema de gestão ambiental que vise adequar as diferentes etapas do processo produtivo aos parâmetros estabelecidos como ambientalmente sustentável. Ademais, é preciso citar os inúmeros quadros socioambientais degradados já consolidados na região, tais como encostas suscetíveis a desabamento, ar, solos e cursos hídricos contaminados, descartes domésticos acumulados em lugares impróprios e áreas passíveis de alagamento.

Segundo estimativas da Empresa de Limpeza Urbana do Recife, dos 54 km² de áreas planas do território recifense, 37 km² estão sujeitas a alagamentos (Figura 2). Os lugares onde há situações de risco de desabamentos, por sua vez, correspondem às áreas de morro, onde o processo de ocupação se deu de maneira bastante vernacular, sem o acompanhamento do poder público. Só a cidade do Recife possui cerca de 3.400 pontos de risco de desabamento. Nesses lugares, as famílias promovem alterações no terreno sem nenhum critério técnico, como os cortes nas encostas para a construção das habitações.

As áreas suscetíveis a alagamento e desabamentos situam-se, em sua maioria, nas periferias da região metropolitana, muitas das quais constituídas nas últimas décadas sem o devido acompanhamento do poder público. Alguns cursos hídricos nessas áreas da cidade se encontram em estágio tão elevado de degradação que é quase impossível saber se eles realmente existem ou se foram totalmente aterrados (Figura 3).



Figura 2. Via alagada no Recife em decorrência das chuvas do dia 17 de Maio de 2013ⁱ



Figura 3. Acumulo de lixo no canal do Arruda, zona norte do Recifeⁱⁱ

O serviço de coleta de lixo metropolitano é, em grande parte, muito ineficiente, pois atende alguns bairros de maneira irregular. Nesses bairros, o lixo geralmente se acumula em lugares indevidos e é fator de graves doenças. Quanto ao

saneamento da região, é preciso também destacar suas péssimas condições. Segundo estimativas da Companhia Pernambucana de Saneamento, apenas 35% do território recifense é efetivamente saneado.

OS DESAFIOS DO PLANEJAMENTO URBANO FRENTE À CRISE AMBIENTAL NA RMR

A RMR possui profundos problemas ambientais e, como dito, esses problemas não são decorrentes de fenômenos naturais, muito menos de alterações globais nas dinâmicas atmosféricas, mas do modelo de urbanização em curso e do fracasso do planejamento urbano em solucionar problemas sociais e ambientais da região. A crise ambiental da RMR advém, na verdade, da conflituosa relação que sua população mantém com os sítios geográficos locais, pois no próprio processo de ocupação e de urbanização dos municípios, a população foi superpondo diferentes modos de lidar com a natureza, um mais agressivo que o outro.

A primeira e mais difundida ação impactante sobre a natureza na região foi, sem sombra de dúvidas, a prática do aterro. Sabe-se que boa parte dos bairros centrais do Recife surgiu mediante aterros. Nas áreas periféricas e nos municípios vizinhos não foi diferente. A prática do aterro sempre ocorreu nas várzeas sujeitas a inundação, sempre na perspectiva de estender os terrenos a serem loteados. Os manguezais, por certo, foram os mais prejudicados, uma vez que esse ecossistema se desenvolve exatamente nas regiões mais baixas e estuarinas, em contato direto com as águas dos rios.

Os cursos hídricos, a propósito, compõem um outro eixo de constante degradação ambiental decorrente da urbanização. Os principais rios da RMR encontram-se em elevado grau de poluição, levando ao desaparecimento de espécies vegetais e animais marinhos. Os dois principais rios da região, o Capibaribe e o Beberibe, sofrem atualmente com despejos industriais e domésticos. Além disso, o descarte de lixo e o assoreamento complementam o cenário desolador.

A metrópole que antes havia se constituído a partir de seus rios, como disse Josué de Castro, hoje “vira as costas” para ele. O povo que antes sobrevivia em simbiose com os ecossistemas locais, muitas vezes aproveitando sustentavelmente as riquezas dos manguezais, hoje polui, aterra e substitui os resquícios do espaço natural por mais concreto. O ar, por sua vez, está cada dia mais poluído e sufocante. Os inúmeros e gigantescos prédios que margeiam a linha de costa impedem a brisa litorânea de chegar aos bairros mais a oeste. A ausência de áreas verdes, o excesso de concreto e a forte emissão de gases do efeito estufa propiciam o surgimento de ilhas de calor nas centralidades e nos principais corredores viários. As péssimas condições das calçadas, a ausência de saneamento e o acúmulo de lixo também completam o cenário.

As ruas, praças e demais espaços públicos deixaram de ser lugares do encontro. O individualismo corrói os laços sociais e a “cultura do carro” tem congestionado as ruas, negando-as para os demais cidadãos. Os espaços públicos estão sendo privatizados e a cidade perdendo lugares para o lazer. A gente rica segrega-se em seus condomínios, fecha-se em suas casas e as ruas vão ficando cada vez menos vigiadas, tornando-se locais propícios à violência. A população da RMR e, de um modo geral, do Estado de Pernambuco, encontra-se cada vez mais apartada de seu espaço, não mais podendo estabelecer com ele uma relação de harmonia, muito menos de metabolismo.

Além de apartada da natureza e de seu espaço, a população da RMR também não possui mais o controle sobre suas próprias vidas. Na grande maioria das vezes ela é refém de um inacessível mercado de terras e de habitação, de um elevado custo de vida, dos contínuos congestionamentos, do ambiente inóspito, da violência etc. E os governantes pouco podem fazer, dada a crise de governabilidade instaurada.

Os grandes grupos empresariais do mercado imobiliário, do turismo e da construção civil que hoje ditam os rumos da economia, da política e da cidade como um todo, não estão preocupados com o meio ambiente, e muito menos com a cidade. Suas ações visam quase que exclusivamente a obtenção de vantagens em forma de lucro. Sua postura em relação aos problemas ambientais é quase sempre reativa, quando não oportunista. Em outras palavras, para a iniciativa privada, a preocupação com a natureza e com a cidade surge quase sempre em resposta a pressões por parte do poder público e da sociedade e, muitas vezes, muito mais no sentido de melhorar a imagem da empresa frente às exigências sociais. O Estado, por sua vez, deveria se manter a frente do ordenamento da cidade, definindo democraticamente seus rumos por meio de processos de planejamento e gestão voltados a justiça social e ambiental, mas infelizmente tem se colocado muito mais como um mero facilitador das iniciativas privadas, do que regulador da vida social.

O planejamento urbano, portanto, tem passado ao largo das questões ambientais. A sua trajetória na RMR, por exemplo, revela a maneira superficial com a qual o Estado e as agências de planejamento municipais e estaduais têm enfrentado os problemas ambientais locais. Mesmo com uma política ambiental estadual bem delimitada e políticas ambientais municipais relativamente bem definidas, com diretrizes e conjuntos de ações precisas e sob forte atuação das agências de planejamento, nunca houve planos e projetos efetivamente voltados para a resolução dos problemas ambientais urbanos da RMR, pois, com exceção de algumas experiências, o modelo de urbanização hegemônico nunca foi posto em questão.

As medidas tomadas pelos órgãos executivos e pelas agências fiscalizadoras geralmente são muito mais voltadas a enfrentar questões pontuais, sem uma repercussão mais abrangente no mapa da região. O “Programa Guarda-Chuvas” e a “Operação Inverno” da prefeitura do Recife são exemplos neste sentido.

Voltados ao monitoramento e implementação de obras infraestruturais nas áreas de morros, esses programas envolvem poucas secretarias e órgãos públicos municipais e, mesmo tendo como prioridade ações preventivas, quase sempre acabam limitando-se a ações emergenciais contra os desabamentos nos períodos de chuvas (Figura 4).

Ainda sobre o Recife, os órgão de controle e gestão ambiental (a Defesa Civil, a Diretoria de Controle Urbano e a Empresa de Limpeza Urbana) dialogam muito pouco e nunca estiveram efetivamente envolvidos na implementação da política ambiental do município. A propósito, a própria temática ambiental ocupa uma posição nem um pouco prioritária na agenda da atual administração municipal. De maneira diferente, o controle urbano e a resolução dos problemas de tráfego viário são grandes prioridades desse governo, pois tem mobilizado inúmeras secretarias e agências de planejamento.



Figura 4. Lonas plásticas usadas como medida paliativa para redução de desabamentos, durante Operação Inverno 2013ⁱⁱⁱ

Relegada à segundo plano, a política ambiental da cidade do Recife está cada vez mais nas mãos dos limitados Fóruns de um Orçamento Participativo Temático que apenas elenca três prioridades anuais em termos de obras públicas. A Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade, por sua vez, tem se limitado a emitir licenciamento, fiscalizar unidades de conservação e a fomentar projetos de educação ambiental.

Como se sabe, os problemas ambientais urbanos são complexos e exigem um tratamento igualmente complexo. Porém, tanto em Recife, como em Olinda, Jaboatão e em todos os demais municípios da RMR, a política ambiental não é

pensada e formulada num esforço conjunto, envolvendo todas as secretarias e órgãos municipais. Pelo contrário, o planejamento e a formulação das políticas ambientais é extremamente setorizado e, por consequência, possuem um alcance muito pequeno, não conseguindo atingir os verdadeiros fatores desencadeadores da crise ambiental metropolitana.

Outro grande problema do planejamento urbano no tocante a questão ambiental consiste na falta de cooperação governamental. A falta de cooperação entre os municípios é um fator complicador na formulação de políticas mais sólidas e eficientes, voltadas aos problemas urbanos (que são cada vez menos municipais e mais metropolitanos). Por isso é que o estabelecimento de instrumentos de ação para a resolução de problemas ambientais metropolitanos não pode prescindir da cooperação entre os municípios e o governo estadual. Contudo, o que se percebe é uma verdadeira dissonância entre as ações. Cada município define sua própria política ambiental a partir de arranjos institucionais específicos, sem nenhum esforço mais contundente para o estabelecimento de parcerias e a formulação de ações coordenadas.

O governo do Estado, entretanto, tem se esforçado para implementar planos que visem a melhoria das condições ambientais da RMR. É o caso do Programa de Infraestrutura em Áreas de Baixa Renda da RMR (PROMETRÓPOLE). Esse programa tem como foco de intervenção o saneamento e a qualidade das águas em bairros pobres próximos à Bacia Hidrográfica do Rio Beberibe, abrangendo os municípios de Recife e Olinda (Figura 5).

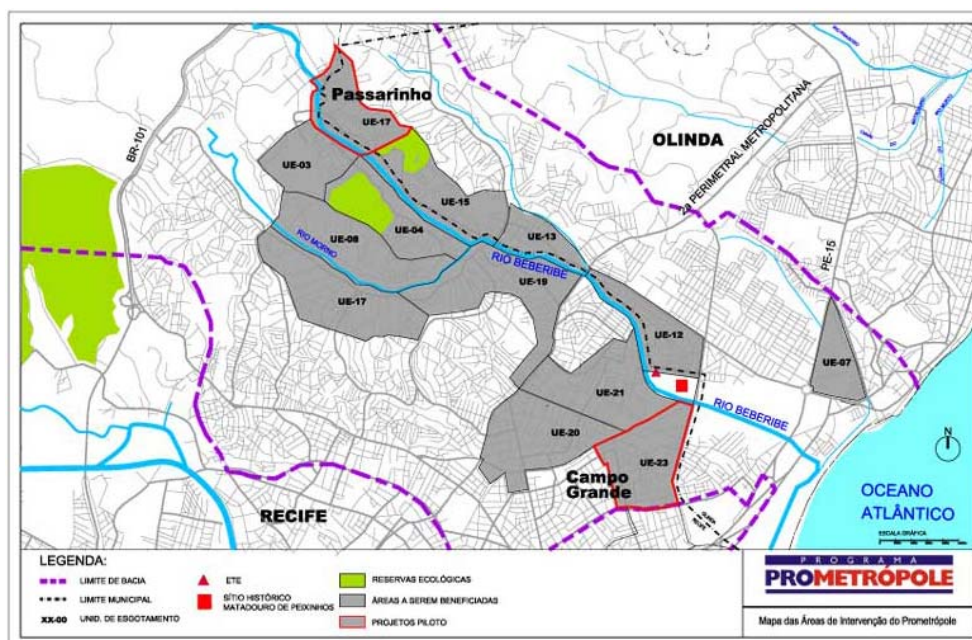


Figura 5. Mapa das áreas de intervenção do PROMETRÓPOLE^{iv}

Outra experiência muito interessante que conseguiu vencer os limites municipais e trazer importantes contribuições ao equacionamento dos problemas ambientais metropolitanos foi o “Programa Viva o Morro”, que visava realizar um diagnóstico socioambiental dos morros da região metropolitana, no intuito de direcionar as demais políticas públicas e criar um “Guia de Ocupação dos Morros”, de onde estariam princípios e diretrizes para habitar as áreas de morro sem desenvolver situações de risco.

Com exceção das experiências supracitadas, são extremamente tímidas e incipientes as ações, por parte do poder público, que visam resolver os problemas ambientais metropolitanos. A ineficiência do planejamento urbano, em quase todos os casos, consiste no fato de que as soluções até então encontradas buscam apenas indicar soluções nos marcos da mesma lógica estrutural que constantemente produz os diferentes quadros de degradação ambiental na RMR. Em nenhuma ação, exceto no pioneiro “Programa Viva o Morro”, o modelo hegemônico de urbanização é de fato questionado. É como se a crise ambiental então instaurada fosse apenas uma mera disfunção temporária do modelo de desenvolvimento hegemônico e que essa breve perturbação pode ser resolvida mediante intervenções urbanísticas e práticas educativas pontuais e desconexas.

De maneira diferente, o equacionamento da crise ambiental metropolitana somente virá, no nosso entender, por meio da construção de uma maior justiça social e ambiental em nossas cidades. Os desafios começam pelo necessário rompimento da concatenação hoje existente entre o planejamento e os interesses privados de acumulação de capital. Assim, enquanto o planejamento urbano não se desvincular dessa relação desonesta, não se poderá falar em justiça social e ambiental. Somente quando a população cidadina tomar as rédeas do desenvolvimento urbano, por meio de processos de planejamento e gestão urbanos efetivamente participativos, é que haverá alguma possibilidade de se construir uma maior justiça ambiental nas cidades brasileiras.

É preciso também tomar o cuidado para não se iludir com a utopia hoje tão usual de um desenvolvimento benevolente e ambientalmente romântico nos marcos do capitalismo global. Extremamente fetichizada e distorcida, a ideia de desenvolvimento sustentável é demasiadamente contraditória e tende a obscurecer as reais causas da crise ambiental. O caminho a ser seguido, a nosso ver, implica primeiramente em um profundo questionamento da própria ideia de desenvolvimento, sobretudo a que está em voga. É preciso pensarmos muito mais num “re-envolvimento” do que no “des-envolvimento”. E esse re-envolvimento requer a formulação participativa de um novo modelo de organização social e política efetivamente sustentável, que tenha por pretensão o restabelecimento de uma relação mais harmônica entre o homem e a natureza.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os diferentes quadros de degradação ambiental permanecem hoje porque a população da RMR, de um modo geral, ainda sustenta um modelo de organização

e de desenvolvimento extremamente insustentável, que não busca se adequar ou ao menos respeitar os ritmos e as especificidades da natureza local.

No decurso do século XX, sobretudo a partir da intensificação do processo de urbanização, essa população passou de uma relação mais harmônica com a natureza, para uma relação extremamente predadora e hostil. Se antes seus habitantes viviam em contato com os ecossistemas locais, aproveitando os recursos muitas vezes de maneira mais respeitosa, hoje esses mesmos habitantes voltam às costas para a natureza local, negligenciando sua importância ambiental e histórica. Pior, em nome de um desenvolvimento irracional e ensandecido, sítios físico-geográficos e acervos culturais são postos a risco.

A cidade do Recife e sua região metropolitana se encontra hoje repleta de diferentes quadros de degradação ambiental, muito dos quais difíceis de serem recuperados. A situação que é extremamente complexa exige do poder público um tratamento igualmente complexo. Isso significa dizer que o planejamento urbano deve, antes de tudo, por as questões relativas ao meio ambiente em primeiro plano para que, depois, possam ser realizados estudos e estratégias de ação, num esforço conjunto que deve envolver secretarias, órgão de planejamento e de fiscalização, entre todos os municípios metropolitanos.

A nosso ver, essa crise ambiental metropolitana exige também de seus governantes e dos técnicos um planejamento urbano voltado para a promoção da justiça social e ambiental, como parte de um processo de re-envolvimento entre o homem e a natureza. No que diz respeito ao planejamento urbano, é preciso que sejam formulados programas e ações ousados, suficientemente fortes frente aos interesses privados, que visem devolver a natureza (e o espaço de um modo geral) à população. É necessário um planejamento que vise reincorporar a natureza ao cotidiano da cidade.

REFERÊNCIAS

- FALCÃO NETO, J. A; SOUZA, M. A. A. Mocambos do Recife: o direito de morar. *Ciência Hoje*, Recife, Nº 18, V. 3, 74-80, 1985.
- FOLADORI, G. A Questão Ambiental em Marx. *Revista Crítica Marxista*, São Paulo, n. 4, p. 140-161, 1997.
- FOLADORI, G. O metabolismo com a natureza. *Revista Crítica Marxista*, n. 12. p. 105 – 117. São Paulo: Boitempo, 2001.
- LEFEBVRE, H. *De Lo Rural a Lo Urbano*. 4.ed. Barcelona: Ediciones Península, 1978.
- LEFEBVRE, H. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- MARX, K. *O Capital: crítica da economia política (livro 1)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968 [1867].

- MARX, K. *Manuscritos Econômico-Filosóficos*. São Paulo: Boitempo, 2004 [1844].
- PORTO-GONÇALVES, C. W. *A Globalização da Natureza e a Natureza da Globalização*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006
- SANTOS, Milton. *Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. *O Espaço do Cidadão*. 7. ed. São Paulo; Edusp, 2007.
- SANTOS, O. A. A. Cidade, Urbano e Movimentos: sobre a formação do urbano e a ação dos grupos socioespaciais “excluídos” – um olhar sobre o Recife/PE. *Revista Geotemas, Pau dos Ferros*, Nº 3, V. 2, 2012.
- SOUZA, M. A. A; CLEMENTINO, M. L. M. *Como andam Natal e Recife*. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.

ⁱ Fotografia: Flávio Alves, publicada no portal *Terra.com* no dia 17/05/2013; Disponível em: <http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/chuva-alaga-recife-e-secretario-pede-que-pessoas-evitem-sair-de-casa,630b4b23752be310VgnVCM10000098cceb0aRCRD.html>; Acesso em: 14/08/2013

ⁱⁱ Fotografia: Hélia Scheppa, publicada no portal *JOnline.com* no dia 14/01/2013; Disponível em: <http://jonline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2013/01/14/canais-do-recife-vaio-passar-por-desratizacao-69848.php>; Acesso em: 14/08/2013

ⁱⁱⁱ Fotografia: Bernardo Soares, publicado no portal *JOnline.com* no dia 07/03/2013; Disponível em: <http://jonline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2013/03/07/prefeitura-do-recife-anuncia-plano-de-aco-es-da-operacao-inverno-2013-75703.php>; Acesso em: 14/08/2013

^{iv} Fonte: Agência CONDEPE/FIDEM; Disponível em: <http://www2.condepefidem.pe.gov.br/web/condepe-fidem/apresentacao11>; Acesso em: 15/08/2013

Contato com o autor: otavioaas@gmail.com

Recebido em: 22/08/2013

Aprovado em: 06/03/2014