

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 14

Mobilidade Metropolitana

Luis Wanderley de Souza (*)

A falta de planejamento é um traço marcante da cultura político-administrativa do Brasil e pode ser responsabilizada pelo crescimento desordenado de cidades. Percebe-se entre gestores públicos clara predileção por ações incisivas, de pronto resultado, quase sempre desprovidas de contextualização e de projeção mínima a respeito de impactos futuros. Uma cultura que é retroalimentada pela própria sociedade que cobra benefícios imediatos, supervaloriza ações “espetaculosas” e menospreza as que, embora gerem prejuízo ou transtorno inicial, representam, ao final, melhoria ou mudança de rumo.

Em termos metropolitanos, o crescimento desordenado vem comprometendo a organização do espaço urbano e afetando elementos que vão desde a qualidade de vida dos moradores até o potencial econômico da região, por exemplo. Se em pequenas e médias cidades os impactos negativos vão se manifestando em progressão aritmética, a título de ilustração, em um contexto metropolitano este fenômeno se dá em razão geométrica; logo, um planejamento metropolitano torna-se importante na mesma proporção em que sua não existência torna-se prejudicial.

Ao falarmos sobre falta de planejamento, geralmente nos remetemos a tempos passados e imputamos responsabilidade àquele instante por problemas que vivemos hoje. Mas, abordando o caso específico da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), podemos vislumbrar a falta de planejamento ao vivo, em tempo real, construindo o problema de amanhã.

A RMPA foi oficialmente constituída através da Lei Complementar nº14, de 1973. Contava inicialmente com 14 municípios. Hoje, conta com 34 municípios e uma população de 4 milhões de habitantes (IBGE, 2010), o que corresponde a quase 40% da população do estado.

A região passa por um momento de acelerado desenvolvimento de infraestruturas e serviços de mobilidade urbana. De concreto é possível destacar o funcionamento comercial do Aeromóvel (*shuttle* entre Estação de Trem Metropolitano e Terminal 1 do Aeroporto Salgado Filho), a expansão do trem metropolitano até o município de Novo Hamburgo (RS), a abertura da rodovia BR448 e tratativas sobre seu prolongamento até o município de Estância Velha (RS), a duplicação da rodovia RS118, o avanço das tratativas sobre a construção da rodovia RS010, a adequação de capacidade da rodovia RS240 e a nova ponte sobre o Guaíba ligando Porto Alegre a vários municípios metropolitanos e à região sul do estado.

Todos os trabalhos acima foram e estão sendo executados sem que tenha havido, por exemplo, qualquer tipo de evolução na configuração do serviço metropolitano de transporte coletivo por ônibus. Não há perspectiva concreta sequer sobre a licitação do serviço. E estamos falando do elemento que, no contexto da Grande Porto Alegre, deveria ser o protagonista de um trabalho de planejamento de mobilidade em nível metropolitano.

Uma análise crítica do conjunto de obras mostra que os investimentos têm sido concentrados na ampliação do sistema viário, medida que representa prioridade ao modo de deslocamento motorizado individual, um descompasso em relação às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tais ações contrastam com as ações modestas e isoladas em termos de transporte coletivo, no caso, ainda, restritas ao modal ferroviário.

Apesar de existirem apontamentos na Constituição Federal, no Estatuto das Cidades e mais recentemente no Estatuto da Mobilidade Urbana, bem como em legislações complementares em nível estadual, não existem ainda exemplos de autoridade metropolitana, de fato, constituída e atuante no sentido de gerenciar (planejamento e operação) a mobilidade urbana destes espaços.

Como perspectiva para construção de uma solução, pode se vislumbrar a insistência no desenvolvimento de estruturas de gestão que perpassem mandatos políticos. Já é sabido que mobilidade urbana deve ser política de Estado e não de governo. Falta praticar. Como novidade, vem aí o Estatuto da Metrópole, Projeto de Lei 3460/2004, aprovado pela Câmara e tramitando no Senado.

O Estatuto da Metrópole se juntará ao Estatuto da Cidade (Lei Federal 10257), ao Estatuto da Mobilidade Urbana (Lei Federal 12587) e ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal 9503). Será mais uma ferramenta à disposição da sociedade civil e dos gestores públicos para a construção de um ambiente metropolitano sustentável em termos de mobilidade.

() Luis Wanderley de Souza é Sociólogo, Especialista em Gestão de Transporte e Trânsito, Diretor de Mobilidade e Soluções Urbanas da Prefeitura de São Leopoldo (RS).*