



Porto Alegre é o centro principal de uma área metropolitana que engloba 14 municípios. Há problemas e soluções comuns a todos eles

Planejando o Futuro da Grande Porto Alegre

Pedro Chaves

Até o próximo mês de março, o Grupo Executivo da Região Metropolitana (GERM) divulgará os estudos preliminares do que vem sendo projetado para a Grande Porto Alegre, constituída de 14 municípios. Existe uma grande expectativa com respeito às conclusões do GERM. No entanto, se examinarmos com profundidade a estrutura deste Grupo Executivo, veremos que antes de ser considerado como um verdadeiro "salvador" ele tem validade justamente porque foi criado a fim de planejar e estudar com a devida antecedência os principais problemas e aspectos de uma Região Metropolitana. O GERM não vai apontar diretrizes, mas sim sugerir procedimentos. Antes de mais nada, os estudos que serão concluídos no mês de março vão apontar o que existe, com possíveis sugestões do que poderá ser feito.

COMO SE ENTENDER

Mais importante do que esperar sugestões de impacto do GERM (como aerotrem, monotrilhos, calçadas-rolantes ou outros equipamentos urbanos complexos) é entender sua infra-estrutura e o que significa estudar planos para uma região metropolitana.

O arquiteto Militão Ricardo, um dos diretores do GERM, explica: "Consideramos como de ordem metropolitana aqueles aspectos ou problemas que estão além da responsabilidade municipal isolada e não chegam a constituir um assunto de alçada do Estado ou da União".

A preocupação do GERM, logo depois de criado, foi estabelecer um sistema de planejamento baseado em quatro pontos: execução de um plano básico (em convênio com técnicos alemães e cujos resultados serão divulgados em março); planos setoriais; coordenação (trabalho em conjunto com os órgãos federais, estaduais e municipais); e criação de um centro de dados (uma espécie de banco de dados com material que seria utilizado por todos os municípios da Região Metropolitana).

No que se refere ao plano básico de ação, o GERM dividiu seus técnicos em grupos setoriais que se dedicaram a estudos sobre os aspectos de saúde, educação, economia, área, agricultura, infra-estrutura e transportes da Região Metropolitana. Partindo daí, procuraram estabelecer quais os problemas em cada um destes setores (antes disso, ainda, definiram o que poderia ser considerado "problema").

Através deste trabalho preliminar, as equipes técnicas do GERM chegaram a identificar mais de 400 problemas e, numa segunda etapa, organizaram grupos para examiná-los. Muitos exemplos desta atividade já foram divulgados, como é o caso do setor de transporte, em que os grupos de estudo do GERM chegaram à conclusão de que os veículos de transporte coletivo da Região Metropolitana têm contra si uma incrível morosidade. Este exemplo serve, ainda, para mostrar ou-

tro fato constatado pelos técnicos: muitos problemas foram cadastrados sob pontos de vista de dois setores diferentes. No caso dos ônibus intermunicipais da área metropolitana, é quase certo que, entre outras razões, a morosidade dos veículos é devida também às condições de tráfego (estradas etc.). Para evitar esta dualidade de enfoques, os técnicos "montaram" estes problemas simultâneos, constituindo "áreas-problemas" que definiram, então, as principais dificuldades encontradas em cada setor. Uma triagem criteriosa possibilitou que das 17 áreas-problemas iniciais os técnicos do GERM chegassem a apenas sete: educação, saúde, recreação, indústria, transporte coletivo e poluição (saneamento etc.).

Para conseguir estes resultados foi usada a metodologia da causa e efeito (cada um deles originando novos problemas), limitando tanto um como outro aspecto ao nível metropolitano. As causas básicas destas áreas-problemas, como seria de se esperar, começaram a se repetir.

A partir daí o GERM especificou ainda mais suas atividades, constituindo grupos-programas para cada uma das áreas-problemas, e cuja função específica é encontrar as possíveis soluções para cada um destes setores, sugerindo projetos concretos. As áreas de saúde e de educação, devido à existência de programas específicos tanto de parte do Estado como de parte da União, não serão tratadas diretamente pelo GERM. Por isto, além dos cinco grupos-programas (habitação, recreação, indústria, transporte coletivo e poluição) existem três grupos-chaves: Espaço (conjunto do tráfego, infra-estrutura — água, esgoto etc.); Econ (prevê plano no setor econômico para o desenvolvimento da Região Metropolitana) e Finad (trata das finanças e administração).

De posse de todos estes elementos, o GERM estará capacitado, então, a entrar na parte de execução dos diferentes projetos estudados.

Assim, o GERM foi criado pelo Conselho Metropolitano de Municípios especificamente como um órgão de planejamento. Da mesma forma como estuda as soluções para o transporte de massa da Região Metropolitana (o estudo vai custar 10 milhões de cruzeiros e durará pelo menos 18 meses), e que incluem possibilidades de aerotrens, monotrilhos e outros modelos, o grupo técnico do GERM se preocupa em formar seu banco de dados, que deverá servir a todos os municípios da Área Metropolitana e até mesmo ao público em geral. Um exemplo: o GERM já concluiu o levantamento aerofotogramétrico da Região Metropolitana e qualquer cidadão que desejar detalhes deste estudo poderá obtê-los pagando tão somente o material utilizado para a obtenção de uma cópia. No futuro, o banco (que será permanentemente atualizado) fornecerá dados sobre todos os setores de atividades dentro da Região Metropolitana.