

UM METRÔ É IMPRESCINDÍVEL PARA PORTO ALEGRE?

(23-04-2013)

Luis Roque klering*

A abertura de duas Propostas de Manifestação de Interesse (PMI) para a construção do metrô de Porto Alegre, ontem (16/04/2013), pela prefeitura, gerou grande frustração, pela inviabilidade financeira de implementação do único projeto que atendeu ao edital de chamada, a um custo de R\$ 9,5 bilhões. Assim, caiu novamente por terra um sonho acalentado pela capital gaúcha, de contar com um metrô, seguindo a solução adotada já há décadas por metrópoles do mundo como Londres (que inaugurou sua primeira linha de metrô em 10/10/1863), Paris (19/07/1900), Nova Iorque (27/10/1904), e mesmo aqui perto a capital argentina Buenos Aires (01/12/1913).

Considerando-se a realidade da geografia (ou configuração/arquitetura) normal altamente centralizada das grandes aglomerações urbanas mundiais, a solução de transporte de grandes contingentes humanos (de centenas de milhares a vários milhões de pessoas por dia) por metrô subterrâneo ainda constitui a mais eficaz das opções. Como estratégia de desenvolvimento de uma metrópole como Porto Alegre, tal moldura de solução também parece ser óbvia, natural e mesmo confortante no imaginário de moradores de uma capital que almeja ser moderna e atualizada.

Todavia, Porto Alegre constitui uma cidade com menos de 1,5 milhão de habitantes e mínimo crescimento demográfico; que tem um orçamento limitado, inclusive para fazer frente a demandas sociais relativamente simples; e que tem uma configuração descentralizada, em que outras opções de transporte podem ser mais baratas e adequadas, como são os casos da implementação de trechos do trem Coester; da viabilização de novas rotas de transporte fluvial; da abertura de novos eixos, troncos e perimetrais rodoviárias; da consolidação e melhoria de trechos já existentes; de estratégias de reorganização viária da cidade (via instituição de portais ou novas rodoviárias, por exemplo). Pelo custo do metrô de Porto Alegre, poder-se-ia construir vários anéis e rodovias metropolitanas (tal como a RS-010) desafogando regiões ou zonas da cidade; dezenas de trechos de trem Coester (inclusive um novo aeroporto internacional); várias novas perimetrais; dezenas de túneis, pontes e viadutos; dezenas e até centenas de outras intervenções menores.

Melhor que tentar resolver gargalos de transporte via metrô, seria a estratégia de recorrer a essas inúmeras diferentes opções mais simples e rápidas, geralmente mais efetivas; e principalmente de tornar a cidade mais descentralizada e sistêmica, onde os bairros funcionem como pequenas cidades mais autônomas em termos de governo, comércio, serviços, emprego, educação, saúde, lazer, cultura e outros aspectos da vida; e com melhor uso da tecnologia, especialmente da internet; tudo isso para minimizar a necessidade de deslocamentos e transportes.

* [Luis Roque Klering](#) – professor da Escola de Administração da UFRGS.

=> **Outros artigos de Luis Roque Klering: [veja aqui](#).**