



Após 8 anos

Definidos projetos para a região metropolitana

Especialistas consideram que integração tarifária, mobilidade urbana, políticas de educação e saúde são pontos centrais do plano diretor

JOHNNY MARCUS
DA REPORTAGEM

Audiência pública final para discussão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da região metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, instituída em 2009, foi realizada no último dia 21 de novembro. Dessa reunião, saiu um relatório, chamado de prognóstico, que define os projetos a serem implementados nos municípios que compõem a região (Cuiabá, Acorizal, Livramento, Chapada dos Guimarães, Santo Antônio do Leverger e Várzea Grande). O elaboração do PDDI ficou a cargo do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (Ibam), sediado no Rio de Janeiro. O próximo passo é o governo elaborar um projeto de lei a ser votado pela Assembleia Legislativa.

Uma região metropolitana, explica Tânia Matos, presidente da Agência de Desenvolvimento Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (Agem/VCR), se caracteriza pela conexão de várias cidades que crescem e se unem. O esclarecimento é importante, sustenta Tânia, porque há um equívoco recorrente de se achar que a região metropolitana é composta somente por Cuiabá e Várzea Grande, uma vez que as duas cidades faziam parte do aglomerado urbano, criado em 1993.

Segundo o Estatuto da Metrópole, a região metropolitana é instituída pelos estados para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum dos municípios limítrofes. Por esse viés, Wilson Vargas, presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Mato Grosso (CAU/MT), defende que a prioridade é a gestão compartilhada. “É preciso que as prefeituras trabalhem em sistema de colegiado. Elas não podem competir entre si. Ela existe para que distorções sejam corrigidas”. Para Vargas, “não há diálogo entre os Poderes da cidade” e, por isso, o PDDI pode se transformar em um novo Estatuto das Cidades, sancionado em 2001 e até hoje,

em sua avaliação, não colocado em prática.

Saneamento

Especialistas consideram que integração tarifária, mobilidade urbana, políticas de educação e saúde são os pontos centrais do plano diretor da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. Para Tânia Matos, o rio Cuiabá é a espinha dorsal da região metropolitana, daí a questão dos resíduos sólidos e saneamento básico ser vital. “Dos que fazem parte da região metropolitana, Santo Antônio é o município mais penalizado pela poluição do Rio Cuiabá”, completa.

Juarez Samaniego, secretário municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento, afirma que a com a substituição da CAB pela Águas de Cuiabá no gerenciamento de água e esgoto, a Fundação Getúlio Vargas está fazendo uma revisão do plano de saneamento básico do município. “Isso irá determinar os investimentos a serem feitos nos próximos 18 meses”, afirma. Hoje somente 30% do esgoto de Cuiabá é tratado.

Outra questão levantada pela presidente da Agem é o problema dos resíduos sólidos

ou, numa linguagem mais simples, tudo aquilo que genericamente se chama lixo: materiais sólidos considerados sem utilidade, supérfluos ou perigosos, gerados pela atividade humana, e que devem ser descartados ou eliminados. Tânia entende que nesse tocante, pode haver um alinhamento entre Cuiabá, Chapada, Livramento e Acorizal, com os dejetos sendo direcionados para um aterro sanitário ecologicamente correto, localizado em Cuiabá, com os custos de transporte rateado pelos municípios. “Só vai pra lá o que não se aproveita”, pontua.

Mudanças

Tânia Matos observa que o PDDI, acima de tudo, tem que dar condições para as pessoas para mudança de atitude. Uma dessas atitudes, sugere, “é o entendimento de que o carro particular pode ficar em segundo plano nos deslocamentos pela cidade”. Wilson Vargas concorda. “Tem que tirar carros das ruas e não ônibus”. A ideia é que com um sistema de transporte coletivo eficiente as pessoas não usem o

O Plano terá vigência por 10 anos

carro, o que por consequência tornaria o trânsito na capital menos caótico. Nesse sentido, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) poderia ser uma excelente solução, não fosse o imbróglio jurídico que o envolve.

Todavia, conforme o presidente do CAU, a mobilidade não pode ser analisada somente a partir de um modal. Para o urbanista, é um equívoco colocar o VLT como transporte de massa. “Essa solução não resolve”.

Ainda que com Inês morta, Tânia e Wilson consideram que o ideal teria sido a implantação do Bus Rapid Transport (BRT). “Os cidadãos não querem transporte coletivo de má qualidade”, finaliza Vargas.

Saúde

O ponto nevrálgico do plano diretor da região metropolitana é, de acordo com Tânia Matos, equilibrar ofertas de serviços, como forma de corrigir um problema pontual de um município para desafogar outro. Ela cita o exemplo de Livramento, que vem buscar auxílio médico no Pronto-Socorro de Várzea Grande. O ideal, para a gestora, é fazer investimento na área de saúde para que um morador de uma cidade não tenha de buscar atendimento em outra. Daí, porém, surge outro problema: haveria demanda num pequeno município para um serviço de alta complexidade que exige um grande aporte financeiro?

As respostas para as questões concernentes à região metropolitana não são simples, especialmente porque para serem executados, os projetos têm de ser exequíveis e obviamente ter viabilidade econômica. O Estatuto da Metrópole fixa que depois da aprovação do plano de desenvolvimento urbano integrado por lei estadual, o Plano Plurianual (PPA) do estado e municípios pode garantir os fundos para as obras, bem como a utilização de Parcerias Público Privadas (PPP).



Veículo Leve sobre Trilhos poderia ser uma excelente solução, não fosse o imbróglio jurídico que o envolve

Chico Ferreira/Arquivo