

## Uma luta por transporte público de qualidade



**A**dotando-se como premissa que a política de mobilidade urbana não deveria ser encarada de forma desassociada da política nacional de desenvolvimento urbano, constata-se que impera no país uma experiência de segmentação ou setorização das políticas públicas. Ou seja, os planos e programas de habitação, mobilidade, saneamento e mesmo de segurança pública ficam isolados uns dos outros. Essa é a visão do arquiteto-urbanista Nazareno Stanislau Affonso – formado em 1972 pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. “Mesmo com o grande esforço da criação do Ministério das Cidades e, mais ainda, do Conselho das Cidades, tivemos iniciativas como Minha Casa Minha Vida e Programa de Aceleração do Crescimento [PACs] – em que a mobilidade teve alocados significativos recursos – ao lado de ações de saneamento que infelizmente atuaram desconectadas umas das outras.”

Nazareno Affonso é urbanista da Mobilidade e artista plástico, mestre em estruturas ambientais urbanas, com tese e artigos publicados na área de transporte e circulação. É diretor nacional do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (Instituto MDT, do qual foi fundador e presidente por vários anos), diretor do Instituto Rua Viva (Instituto da Mobilidade Sustentável – ONG de atuação nacional), além de coordenador em Brasília do escritório da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Foi ainda secretário de Transportes de Santo André (SP), Porto Alegre (RS) e do Distrito Federal onde coordenou o Programa de Paz no Trânsito de Brasília.

O especialista relata que por meio de estudos por ele realizados no Instituto MDT teve a oportunidade de conhecer in loco as experiências de integração de políticas da Colômbia que teve pelo menos dois casos de sucesso nas cidades de Medellín e Bogotá onde a integração das políticas urbanas enfrentou a violência das ruas através de ações incorporando educação, esportes, mobilidade, cultura, habitação, espaços público, parques, saneamento e segurança pública “Essas experiências – que em Medellín são chamadas de ‘Urbanismo Social’ –, além da integração de políticas, incorporam um amplo trabalho de gestão compartilhada com os moradores locais. E no que tange particularmente à mobilidade lançaram os ‘metroables’, escadas rolantes entre as casas, somados a sistemas estruturais com tarifa reduzida nos bairros populares, imposto sobre a gasolina para baratear as passagens e um plano de calçadas e ciclovias.”

Affonso conta que em período recente têm sido realizados diversos debates entre os atores que compõem o Instituto MDT sobre a pauta do transporte público com qualidade e se constatou que esse conjunto de elementos avançou com a conquista da Política Nacional da Mobilidade Urbana (PNMU, Lei nº 12.587/2012) e com a aprovação de Emenda Constitucional transformando o transporte como direito social. Mas lamenta que isto ainda não tenha se traduzido em prioridade para os investimentos em transporte público

e na primazia do uso do sistema viário para o transporte coletivo, pedestres, ciclistas, e para a promoção da Paz no Trânsito.

Ele explica também que o Instituto MDT definiu seis eixos e que o grupo vem lutando para entrar nas agendas das entidades da sociedade civil e dos governos para que o Brasil conquiste o que se enuncia como Direito ao Transporte Público de Qualidade, a Paz no Trânsito e a Mobilidade Sustentável, quais sejam: mobilidade urbana sustentável para todos; investimento permanente no transporte público; barateamento das tarifas para a inclusão social; democratização do uso das vias públicas, priorizando-se o transporte público e os modais não motorizados; transporte público com desenvolvimento tecnológico e respeito ao meio ambiente; integração entre as políticas de mobilidade urbana e de uso e ocupação do solo.

Ao citar passagens marcantes de sua trajetória profissional, Nazareno Affonso lembra que nos primórdios a concepção do Metrô-SP era de uma rede exclusivamente metroferroviária integrando estações entre si. Mas o fato é que as estações de metrô e trens metropolitanos acabaram se transformando em locais para a integração com outros modos de transporte e hoje são largamente utilizadas para melhorar a vida na capital paulista e adjacências. Ele entende que a dinâmica dos eventos levou as estações de Metrô a se constituírem em polos de localização de comércio, habitações, serviços públicos variados, postos de saúde, escritórios e bancos, entre outros. O que acabou produzindo uma natural valorização do mercado de terra no entorno das estações.

“Quando eu ainda era estagiário do Metrô em 1971 e funcionário em 1972 esse conceito de rede de integração de estações metroferroviárias primordialmente entre si começou a mudar. Isso aconteceu por ocasião da implantação da Linha Norte-Sul, quando se verificou que não havia demanda suficiente para a linha. Foi aí então que começamos os estudos para colocar terminais de ônibus nas estações. Inicialmente essa sugestão não agradou a cultura interna da Companhia, mas nós do Departamento de Desvio de Tráfego conseguimos convencer os diretores e as integrações começaram a ser projetadas e implantadas os terminais para receber os ônibus. Foi um sucesso.”

Nazareno Affonso ressalta que aquela experiência no Metrô repercutiu na concepção da então Linha Leste onde não apenas mudou o conceito de integração unicamente metroviária como também o próprio traçado do Metrô ficou condicionado aos terminais e também à integração com a ferrovia e com a acessibilidade viária por meio da construção de viadutos e passarelas de travessias, uma vez que a linha é de superfície. “Na Linha Leste na ocasião chegou-se a reservar uma extensa área para se projetar um centro linear denominado ‘Zona Metrô Leste’ e esse conceito de integrar áreas comerciais aconteceu primeiro na Estação Santana – e com mais sucesso ainda nas estações Santa Cruz e Tatuapé, via shopping centers de alta rentabilidade.”