



PUBLICIDADE

Metrô deve ser prioridade

16

-
-
-
-
-
-

As novas estações de metrô inauguradas nos últimos dias, com atraso, mostram bem algumas realidades da expansão da rede desse que é o meio de transporte coletivo comprovadamente mais eficiente

O Estado de S. Paulo
15 Abril 2018 | 05h00

As novas estações de metrô inauguradas nos últimos dias, com atraso, mostram bem algumas realidades da expansão da rede desse que é o meio de transporte coletivo comprovadamente mais eficiente e, por isso, também o principal elemento do qual depende a melhoria efetiva da mobilidade na capital paulista. É uma rede ainda acanhada, que cresce devagar, raramente respeitando os prazos de entrega das obras, o que tem sido uma constante desde que o metrô começou a operar comercialmente em setembro de 1974.

Foram claras as motivações políticas de Geraldo Alckmin, que fez as inaugurações sem que as obras estivessem inteiramente concluídas, pouco antes de se desincompatibilizar do governo do Estado para candidatar-se à Presidência da República. Mas é inegável que a pressa da colocação em serviço de uma estação como a Oscar Freire, da Linha 4 - Amarela, por exemplo, não deixará de ser útil à população, porque mesmo incompleta calcula-se que ela beneficiará mais de 20 mil passageiros por dia. A demanda por esse meio de transporte é tal que mesmo esse pouco já é um grande alívio.

Na mesma série de inaugurações, foram entregues as Estações Moema, da Linha 5 - Lilás, e São Lucas, Vila União, Vila Tolstoi e Camilo Haddad, da Linha 15 - Prata, esta em sistema de monotrilho. Em todas elas, o atraso é a marca. A conclusão da Oscar Freire estava prevista para 2009. O monotrilho da Linha 15 - Prata, mesmo sendo de construção mais rápida e barata, não fugiu à regra. Dez de suas estações tinham inauguração prevista para 2011, prazo estendido para 2012, depois para 2014 e assim seguiu. A Estação Moema, que deveria ter sido entregue em dezembro de 2017, funcionará de segunda a sábado apenas das 10 às 15 horas na primeira fase.

O metrô de São Paulo tem um considerável atraso histórico. Começou tarde demais, na década de 1970, quando a cidade já era uma das maiores do mundo. E quando outras de tamanho semelhante já dispunham de uma rede razoável, como era o caso de Buenos Aires, para citar apenas um exemplo da América Latina. Outro problema igualmente importante é que, em vez de crescer rapidamente para tentar tirar esse atraso, o metrô vem se expandindo num ritmo arrastado, e essa tem sido uma constante de todos os governos desde 1974, com algumas variações para melhor que, no entanto, não alteram o quadro.

Nem nos períodos de prosperidade econômica, o nível de investimento esteve à altura do desafio de dotar São Paulo de uma rede que corresponda a suas necessidades. E estas, ao contrário da construção do metrô, seguem um ritmo acelerado. O resultado é que a capital paulista, se as previsões do governo estadual se cumprirem - e elas, como mostra a experiência, falham com frequência -, o metrô terá ao fim de 2018 uma rede de 102 km, muito aquém do que é preciso para atender a população.

Ao se comparar o tamanho da rede de metrô de São Paulo com as de grandes cidades de outros países, tem-se uma ideia do longo caminho que resta a percorrer. Pode-se deixar de lado as de países desenvolvidos e tomar como exemplo a da Cidade do México, porque enfrenta problemas, inclusive no que se refere à limitação de recursos para investimento, semelhantes aos de São Paulo. A capital mexicana tem uma rede de 200 km, que é o dobro da que São Paulo terá no fim deste ano, se tudo correr bem.

Como o transporte coletivo é sabidamente uma das prioridades dos paulistanos - boa parte dos quais gasta diariamente duas a três horas para ir ao trabalho e outras tantas para voltar, numa maratona estafante -, ao lado de saúde, educação e segurança pública, não dá mais para adiar o esforço que precisa ser feito para dotar a cidade de uma rede de metrô com pelo menos o dobro da atual, se a referência for a Cidade do México, e rapidamente.

Tendo em vista a importância da capital paulista para o País, já é tempo de o governo federal também participar desse esforço, ao lado do governo estadual, que até agora assumiu sozinho essa tarefa.

Mais conteúdo sobre:

o estado de s. paulo

metrô

editorial estadão

Editorial

Estadão [O Estado de S. Paulo]

Metrô [Companhia do Metropolitano de São Paulo]

Encontrou algum erro? [Entre em contato](#)

INSTITUCIONAL

[Código de ética](#)

[Política anticorrupção](#)

[Curso de jornalismo](#)

[Demonstrações Contábeis](#)

[Termo de uso](#)

ATENDIMENTO

[Correções](#)

[Portal do assinante](#)

[Fale conosco](#)

[Trabalhe conosco](#)

CONEXÃO ESTADÃO

[Broadcast](#)

[Broadcast político](#)

[Aplicativos](#)

HOJE

[o](#)