

18 de abril de 2018

O metrô de São Paulo comparado ao metrô da Cidade do México

Eng. Peter Alouche

Consultor de transportes

O editorial do Estadão do dia 15 de abril de 2018 "O Metrô deve ser Prioridade" faz considerações sobre as últimas inaugurações de estações e linhas do metrô de São Paulo, critica a lentidão na expansão do nosso metrô e cita que nosso metrô tem "um considerável atraso", o que é, sem dúvida, verdade. Toma como exemplo o metrô da Cidade do México para fazer comparações citando: "A capital mexicana tem uma rede de 200 km, que é o dobro do que São Paulo terá no fim deste ano, se tudo correr bem". Isto é meia verdade.

Rogério Wassermann, da BBC Brasil em Londres, num artigo publicado em janeiro de 2013, comparando a extensão do metrô de São Paulo com outros metrôs do mundo, afirmava que o nosso metrô, ao ritmo médio de expansão anual precisaria de mais 172 anos, para chegar à extensão atual do metrô de Londres e que entre os metrôs latino-americanos, o da Cidade do México, inaugurado em 1969, com 226 km, tem maior ritmo de expansão do que o nosso, mais de 5 quilômetros a mais por ano. E acrescentava: "O sistema da capital paulista, inaugurado em 1974, tem hoje 74,3 quilômetros de extensão - numa média de expansão de somente 1,91 quilômetros por ano".

Jornalistas e políticos brasileiros, seguem a mesma linha para criticar a rede do metrô de São Paulo considerada muito pequena face à demanda, e sempre se referem ao metrô da Cidade do México como o paradigma a ser seguido. Eu gostaria de discordar dessa visão, no meu entender, errada por ser, no mínimo, incompleta.

18 de abril de 2018

A Cidade do México é uma megalópole de mais de 20 milhões de habitantes. Em 2016, o metrô da Cidade do México transportou 2,6 bilhões de passageiros, sendo um dos mais frequentados do mundo, atendendo de maneira relativamente eficiente grande parte da região metropolitana da capital mexicana. A sua Linha 1, a primeira, foi aberta ao público de Zaragoza a Chapultepec em 4 de setembro de 1969. Foi construído no seu início com um financiamento do governo francês. A tecnologia do metrô da Cidade do México, em 10 de suas linhas adotou a tecnologia do metrô de Paris com seus trens com rodas de pneus de borracha. Nas Linhas A e 12 preferiu a tecnologia com rodas de aço, igual a São Paulo.

O metrô tem uma rede de 226 km, com 12 linhas e 163 estações. Grande parte das linhas do metrô mexicano foram construídas em superfície. As linhas subterrâneas têm pouca profundidade em função da cidade ser plana (um antigo lago). Isto explica em parte o menor custo de construção do metrô mexicano comparado com São Paulo.

A Cidade do México não tem uma ampla rede suburbana de transporte sobre trilhos como São Paulo. A Linha Buenavista-Cuautitlan, que liga a Cidade do México a quatro municípios da região, moderna, foi inaugurada em 2009 – a primeira em 40 anos. Tem 27 km de extensão e transporta 300 mil passageiros por dia.

A Linha B, a penúltima linha do metrô a ser construída, teve no ano 2000 a inauguração de seu último trecho de Ciudad Azteca a Villa de Aragón. A partir de então o metrô da Cidade do México teve que esperar 12 anos para ter, em 2012, a última linha, a chamada linha Dorada, a de número 12, inaugurada de Tláhuac a Mixcoac. Teve, porém, que ser interditada no início de sua operação por problemas sérios na interface via/material rodante, com riscos reais de descarrilamento.

18 de abril de 2018

A Região Metropolitana de São Paulo conta com duas grandes redes de transporte sobre trilhos: O metrô que, incluindo as recentes inaugurações, possui 6 linhas em operação, 89,8 quilômetros de rede e 79 estações. Transporta por ano mais de 1 bilhão e 295 milhões passageiros. A Companhia do Metrô que opera 5 das 6 linhas transporta diariamente cerca de 4 milhões de usuários. A ViaQuatro que opera a Linha 4 do metrô, com 8,9 km, totalmente automatizada, uma das mais modernas do mundo transporta 780 mil passageiros por dia. Um sucesso.

A CPTM que tem uma rede de 273 km de extensão, com 7 linhas e 94 estações operacionais, atende 23 municípios. As linhas estão sendo modernizadas, para terem a mesma qualidade de serviço do metrô. Logo, logo chega lá. Transporta hoje 2,8 milhões de passageiros por dia – cerca de 830 milhões por ano.

Assim, a Região metropolitana de São Paulo conta atualmente com quase 363 quilômetros de trilhos, sobre os quais são transportados mais de 2,1 bilhões de passageiros por ano.

Esses números desmentem a visão errônea de muitos jornalistas mal informados, ao comparar Cidade do México com São Paulo, como o correspondente da BBC, ou então o autor do editorial do Estadão. Nosso metrô, dentro da rede sobre trilhos totalmente integrada, tem uma malha razoavelmente grande. Isto não significa que a Cidade não necessite com rapidez, de mais linhas de metrô, em áreas ainda não atendidas coisa que aliás está sendo feita, verdade seja dita, com um ritmo que poderia ser bem maior.

Penso que confrontar simplesmente a dimensão das redes de metrôs, não é uma análise abrangente e conclusiva. É necessário considerar num estudo de *benchmarking* mais aprofundado, outros parâmetros, como a importância do metrô na região atendida, a qualidade de serviço oferecida, incluindo a oferta de serviço, a confiabilidade, a disponibilidade, a segurança, a

18 de abril de 2018

manutenção do sistema, o conforto e a limpeza do transporte. Nisto, o metrô de São Paulo é insuperável. Além do mais, o metrô da Cidade do México serve a capital do País recebendo por isso do seu governo federal mais atenção e mais recursos (como Paris por exemplo). Não é o nosso caso. O metrô da Cidade do México já foi um exemplo para nós. No seu início, até inspirou o nosso metrô. Instruiu nossos primeiros operadores, mas hoje não se compara... ..no confronto global, o metrô de São Paulo vence de goleada.

18 de abril de 2018

Peter Alouche é Engenheiro Eletricista pela Universidade Mackenzie com Pós-Graduação para mestrado em Sistemas de Potência na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Desde 1972, por 35 anos na Companhia do Metrô, assumiu diversas responsabilidades na Empresa, todas ligadas à técnica e tecnologia. Foi Coordenador dos testes de todos os equipamentos e sistemas da Linha 1 do Metrô de São Paulo, Assessor Técnico da Companhia do Metropolitano de São Paulo, de 1972 a 1998, Coordenador do Conselho de Desenvolvimento Tecnológico do Metrô e da CPTM. Foi Representante da Companhia na UITP e no CoMET. Foi também Professor Titular, Linhas de Transmissão na Escola de Engenharia da Universidade Mackenzie. Desde 2006 é consultor independente de transporte nas áreas de tecnologia.

