

20 de outubro de 2018

Passeio Técnico pela Linha 5 - Lilás do Metrô

Peter Alouche

Engenheiro

No dia 16 de Outubro, numa tarde agradável, três amigos de longa data, amantes do Metrô, Plínio Assman, o mais pioneiro e ilustre dos metroviários, Tadashi Nakagawa e minha humilde pessoa Peter Alouche, três engenheiros que foram, em grande parte, e entre muitos outros, responsáveis pela concepção das tecnologias do Metrô, decidimos empreender uma visita de “inspeção” à linha 5-Lilás, que acabava de inaugurar três de suas 17 estações. Uma visita, como nos bons velhos tempos...

Este passeio começou com um belo almoço e uma conversa rápida sobre o roteiro da viagem, no Restaurante japonês Shigue, no Paraíso, onde somos “habitues”. Queríamos na realidade “vistoriar” três estações recém inauguradas: Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin e verificar o desempenho da Concessionária ViaMobilidade, que assumiu toda a operação da linha, de Capão Redondo a Chácara Klabin. Também nos interessava verificar a qualidade da integração da Linha 5 com a Linha 1-Azul na Estação Santa Cruz e com a Linha 2-Verde na estação Chácara Klabin, , visto o imenso fluxo de usuários previsto.

Começamos a maratona na estação Paraíso em direção a Santa Cruz. Tudo perfeito como sempre, na linha operada pelo Metro estatal, embora não notamos ainda nos corredores e mezanino da Linha 1, a renovação publicitária, prometida pela empresa francesa JCDecaux.

A passagem da Linha 1 para a Linha 5 nos impressionou pelo contraste impactante, entre a simplicidade da estação do lado da linha Azul e a grandiosidade do lado da Linha Lilás. De fato, a arquitetura monumental da nova estação Santa Cruz precisou de muita criatividade para sua concepção e

Opinião

20 de outubro de 2018

apresentou grandes desafios na sua construção, especialmente na interligação entre as 2 linhas, devido às condicionantes do traçado e à ocupação do solo na superfície. A estação passa por debaixo de um sistema viário denso, um grande centro comercial, um terminal de ônibus congestionado, além da própria estação da linha 1. Foi necessário que se construísse a estação por meio de túneis que passam sob o conjunto das edificações e do viário, escavados em condições de contorno especiais. Para isso foi necessária muita criatividade da engenharia e da geotecnologia dos metroviários como das empresas brasileiras contratadas.

As Estações da Linha 5 são bem profundas e por isso são equipadas com muitas escadas rolantes e elevadores: A Estação Santa Cruz tem seis elevadores e 43 escadas rolantes, a Estação Chácara Klabin que se interliga à Linha 2-Verde tem três elevadores e 18 escadas rolantes e a estação Hospital São Paulo, localizada na rua Pedro de Toledo na Vila Clementino, tem quatro elevadores e 17 escadas rolantes. Haja manutenção para tantos equipamentos...

A Linha 5 – lilás é certamente a mais grandiosa e imponente da Rede metroviária. Estações muito profundas, com acessos imensos cobertos por abóbadas de vidro, permitindo uma iluminação natural perfeita e uma transparência arquitetônica profunda. De dentro da Estação Moema, dá para contemplar a Igreja Nossa Senhora Aparecida e toda a praça ao lado. Maravilhoso. Neste sentido, os arquitetos foram muito felizes. Parabéns a eles. Tenho certeza que não há nenhuma obra urbana de engenharia no Brasil, comparável ao Metrô. Parabéns aos engenheiros da Companhia do Metrô!

Mas uma coisa nos entristeceu, pelo menos a mim pessoalmente. Faltam obras de arte para dar mais alma e alegria às estações da Linha 5 (como aliás da Linha 4). Isto é inconcebível. As linhas operadas pelo Metrô estatal, são um verdadeiro museu vivo, a promover os artistas brasileiros. Só vou citar o Gontran Neto, recém falecido em Paris, cujas obras nas Estações Marechal Deodoro e Itaquera – Corinthians, são verdadeiras obras-primas. Não dá para entender porque a Concessionária das linhas 4 e 5, não entrou nesta onda de promoção à arte, pondo mais cores e cultura às imensas paredes dos mezaninos e acessos. Espero que um dia os seus dirigentes recebam as luzes de Apolo...

20 de outubro de 2018

Falando de concessionária da operação, verificamos que ela é muito competente. Entende do assunto. O pessoal operativo, muito atencioso, nos permitiu circular à vontade e até tiraram fotos conosco. Notamos porém alguns probleminhas do tipo, uma escada rolante parada, um elevador não funcionando, coisas absolutamente aceitáveis, considerando que eram os primeiros dias da operação comercial. Também constatamos que o sistema de informação na Estação Santa Cruz era meio confuso. Os agentes nos explicaram que este sistema está sendo reformulado para adaptar-se ao novo fluxo dos usuários. Nas Plataformas de embarque, verificamos que as Portas de Plataforma, os "screen doors", não estavam ainda completamente instaladas. Fomos informados que houve um problema com o fornecedor alemão, mas que isto será sanado nos próximos meses, com um novo fornecedor.

Em nossa viagem de estação a estação, pudemos experimentar os novos trens pintados com a cor da linha. Devo confessar que são esplêndidos e, para minha tristeza, mais bonitos e agradáveis que os trens do nosso querido Metrô estatal. Talvez por serem mais novos. Estranhemos que, para alegria da concessionária, estavam lotados, em plena hora do vale, contradizendo os prognósticos das pesquisas Origem-Destino, sempre conservadoras em relação à demanda de usuários.

Nosso passeio terminou na estação Moema, onde tivemos que pegar um taxi para chegar ao meu Apartamento localizado em Campo Belo, já que infelizmente a Estação Campo Belo terá que esperar dois ou três meses para ser inaugurada. No meu apartamento que, carinhosamente, chamo de "Beauchamp", Plínio, Tadashi e eu, pudemos então conversar sobre a nossa visita e com uma taça de bom vinho na mão, francês naturalmente, meditar sobre o nosso amado Metrô de São Paulo, sobre o seu futuro tão incerto e as perspectivas do nosso Brasil. Valeu a pena.

20 de outubro de 2018

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

