

Metrô – é necessário acelerar o crescimento



Os frutos da política, que desde meados do século passado prioriza o transporte individual, estão sendo colhidos. Os congestionamentos aumentaram e as cidades estão com dificuldades de manter eficiência. Durante a vigência desta política nasceu o Metrô de São Paulo, um dos símbolos da cidade, orgulho dos paulistanos e um dos melhores do mundo.

Esta conquista e o carinho com que os usuários e a população o tratam é fruto do empenho de todos os metroviários e do exercício de uma filosofia que busca sempre atender, da melhor forma possível, o seu usuário, encarando-o como parceiro.

A primeira linha do metrô paulistano foi a Linha 1-Azul. Foi nesta linha que se concentraram as disputas que exigiram as opções tecnológicas que iriam fazer dele um dos mais velozes e modernos do mundo.

A década de 1970 iria se caracterizar por profundas revoluções na tecnologia dos metrô. Por outro lado, o projeto inicial do Consórcio HMD não considerava o metrô como estruturador do transporte na cidade e não o integrava às várias modalidades de transporte.

A equipe de engenharia do Metrô comparava, por exemplo, o sistema de sinalização proposto pelos alemães, baseado ainda em semáforos e bandeirinhas, ao que estava sendo feito em São Francisco ou em Washington, considerando o projeto do consórcio antiquado e rebatendo a sua proposta. Assim, os primeiros técnicos do Metrô tiveram o tempo necessário para se inteirar das inovações tecnológicas e a coragem para mudar o projeto inicial, incorporando a maior parte das recentes conquistas tecnológicas. Esta aposta na tecnologia do futuro é, ainda hoje, a característica predominante do Metrô.

Construir o Metrô paulistano foi um pouco como construir uma estrada enquanto se caminhava. Tudo era tão novo, não havia experiência passada. E foram seus profissionais, com os olhos voltados para o mundo que absorviam avidamente as tecnologias de ponta, que estavam transformando a engenharia de sistemas. Foi graças ao compromisso com a modernidade, com a vanguarda tecnológica que a liderança técnica da empresa pode implantar um sistema à altura dos mais avançados da época.

Entre tantas questões era preciso tomar decisões quanto aos problemas decorrentes da importação de know-how estrangeiro. Entre adquirir pacotes fechados delegando a fabricação e a montagem dos equipamentos e sistemas aos fornecedores e assumir o controle do processo, procurando absorver as tecnologias em implantação, foi escolhida a segunda opção.

Assim, empresas nacionais foram estimuladas a investir em tecnologia. Por outro lado, todos os fornecedores estrangeiros obrigavam-se a transferir seu conhecimento, capacitando engenheiros e a indústria nacional a continuarem produzindo e mantendo todos os requisitos de qualidade. Reconhecidas instituições

de pesquisa, passaram a participar do projeto, aprimorando e adaptando o know-how estrangeiro às necessidades brasileiras.

No dia 14 de setembro de 1974, aconteceu a primeira viagem de metrô entre as estações Jabaquara e Vila Mariana. No dia 11 de fevereiro de 1975, foi realizada a primeira viagem de Santana a Jabaquara.

Estava pronta a primeira linha de metrô paulistana, então com 16,7 quilômetros de extensão e 20 estações. Transporte de alta capacidade, rápido e seguro, o Metrô começava a cumprir seu papel de melhorar a qualidade de vida do morador de São Paulo, poupando o tempo gasto com locomoção para que ele pudesse dedicar mais espaço ao lazer, ao trabalho e à vida pessoal.

Hoje, após a primeira viagem, a cidade conta com as linhas 1-Azul, 3-Vermelha e partes das linhas 2-Verde, 4-Amarela e 5-Lilás, tendo o Metrô acumulado conhecimentos que o transformaram em um dos melhores serviços públicos e em razão de uma política de pessoal, que desenvolveu continuamente seus funcionários, formando o melhor corpo técnico da área de transporte e infraestrutura metroferroviária do país.

Uma das características do Metrô é o envolvimento e a dedicação de seus funcionários, que sempre procuraram melhorar o desempenho e literalmente brigam para o aperfeiçoamento dos serviços e para o crescimento da empresa.

Com todo este quadro de sucesso, o crescimento da malha metroviária paulistana foi muito lento, a uma média 1,6 quilômetro/ano. Com 78 quilômetros em operação, o metrô paulista carrega 4,6 milhões de passageiros por dia útil, sendo a malha mais densa do mundo.

Para tirar este atraso o governo estadual assumiu sua responsabilidade, estando em implantação ou em fase de contratação, mais 107,6 quilômetros distribuídos em sete linhas, quatro novas e três expansões.

Isto basta? Não! De acordo com estudo feito pelo BNDES, para melhorar a mobilidade das 15 maiores metrópoles brasileiras, além dos recursos já comprometidos serão necessários mais 229 bilhões de reais de investimentos – 0,4% do PIB – nos próximos 12 anos. Nos últimos anos a CIDE foi zerada para subsidiar o preço da gasolina. Não podemos esmorecer, temos que nos unir para comprometer o governo federal, garantindo fluxo de recursos para a mobilidade urbana e trazer como parceiros o Ministério Público e os órgãos do Meio Ambiente.

Estamos em uma época de transição, o futuro não está claro, as novas obras e contratações estão atrasando e enfrentando dificuldades, porém é nestas ocasiões que temos mais oportunidades para inovar e avançar; ele depende de cada um de nós. Podemos ficar passivos contemplando ou sermos agentes de mudança. 

EMILIANO STANISLAU AFFONSO NETO
é engenheiro, presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp)