

A Política do atraso: Caso Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo

Gullit Torres Dias
gullit@usp.br

RESUMO:

Este artigo visa analisar o histórico e os atrasos referentes à implantação da linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, que, além de considerada estruturante dentro do planejamento de transporte da capital por se conectar às demais linhas, a sua criação é considerada a primeira Parceria Público Privada do Brasil, que objetiva a rapidez na implantação dos serviços, saindo da esfera pública. A linha ainda é marcada por sucessivos atrasos referentes à sua inauguração em suas fases, sendo postergada pelo governo diversas vezes, ora por problemas técnicos, políticos ou econômicos.

Palavras-Chave: Metrô, Transportes, Mobilidade Urbana.

GT 05 – Mobilidade, migração e espaço urbano.

INTRODUÇÃO

A mobilidade é pauta imprescindível nas agendas de governo para uma cidade mais justa e sustentável. Reconhecer os mais variados atores políticos no trânsito é caminho de mudança de uma mobilidade “tradicional” voltada aos carros para uma mobilidade sustentável, com a preferência aos usuários de transporte coletivo e pedestres. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) assiste nas últimas duas décadas vultosos investimentos para acelerar a implantação de políticas públicas voltadas a mobilidade urbana com a cristalização de diversos fixos geográficos como construção de corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus e linhas e estações de metrô e trem. As últimas, mais importantes na dinâmica da mobilidade da região, visto que transportam mais passageiros, ainda não consegue se expandir de modo que atinja todos os pontos do território urbano da metrópole e beneficiar os usuários que mais necessitam de transporte.

Desde sua criação como Empresa (1968) e sua inauguração (1974), o Metrô de São Paulo, em 51 anos de existência, possui malha inferior a 100km, sendo ultrapassado por cidades que construíram sua malha na mesma época que a capital paulista, como Cidade do México (México) e Seul (Coreia do Sul)¹. Os avanços do sistema, no caso, Metrô é refletido em atrasos das fases das linhas, colocando em xeque a eficiência na gestão de transportes de alta capacidade.

¹ O Metrô da Cidade de México foi inaugurado em 04 de setembro de 1969 com malha de 226,48 km (FONTE: CDMX – Sistema de Transporte Coletivo, 2019) e o Metrô de Seul foi inaugurado em 15 de agosto de 1974 com 282 estações e malha de 304,5 km (FONTE: Seoul Metro, 2019).

Os atrasos dentro do escopo da política pública podem ser considerados normal, se respeitado um prazo na implementação e execução da política (SARAVIA, 2006). O acompanhamento que é o passo seguinte da elaboração da política pública serve para fornecer informações necessárias para corrigir problemas futuros e assegurar a consecução da política (SARAVIA, 2006), tendo os atrasos como componente que pode ser entrave na execução da política.

A avaliação de uma política pública, último passo dentro do processo da política pública segundo Saravia (2006) analisa dos efeitos produzidos na sociedade diante de tal política, considerando as consequências previstas e não previstas. A política pública, ações que visam manter ou modificar a realidade de um ou vários setores da vida social (SARAVIA, 2006) ou intervenção estatal numa certa situação social considerada problemática (GIOVANNI, 2009), é elemento que visa modificar o *status quo* da sociedade, provendo direitos a certas camadas da sociedade que viviam marginalizadas.

O transporte, política que beneficiou a classe média foi suplantada por outra que beneficiou os trabalhadores de baixa renda, com a execução de políticas de construção de sistemas metroviários na capital paulista e carioca (décadas de 60 e 70). Mesmo com a mudança de visão da mobilidade, o sistema metroviário, caso paulistano, ainda é modesto, corroborado com a superlotação e migração de usuários para os carros, fatigados pelos problemas dos transportes públicos.

No caso de São Paulo, vemos que os problemas de atrasos fazem as gestões postergarem a inauguração das linhas ou estações desde problemas contratuais, repasse de verbas ou problemas relacionados à topografia.

Considerada linha indutora da estruturação de transporte bem como conectora com as demais no sistema metroviário da capital paulista, a Linha 4 – Amarela começa a ganhar moldes na década de 1990 e começa sua construção em 2004, tendo sua 1ª fase implementada em 2010/2011, tendo sua 2ª fase ainda em fase de execução, tendo previsão de entrega da sua última estação (Vila Sônia) em 2020. A construção da linha 4 é exemplo da lógica dos atrasos no escopo das políticas públicas de transporte, visto que a linha é a primeira Parceria Público – Privada (PPP) do Brasil, e como essa política que visava uma maior rapidez no tocante a consecução das obras e

gestão da linha depois de inaugurada, encontramos atrasos considerados maiores do que linhas administradas somente pelo poder público.

1- A Companhia do Metropolitano de São Paulo e ViaQuatro

A Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) conhecida normalmente como Metrô é uma empresa de capital misto que gerencia grande parte do sistema metroviário da Região Metropolitana de São Paulo.

A empresa foi fundada no dia 24 de abril de 1968 pela lei nº 6.988 de 26/12/1966 que autoriza o governo a criar a referida Companhia do Metropolitano de São Paulo, sob gestão do prefeito José Vicente de Faria Lima (1965 – 1969). As obras seguiram com a construção do trecho da linha Norte – Sul (atual Linha 1 – Azul), sendo inaugurada em 1974, num trecho de 6,4 km entre as estações Jabaquara a Vila Mariana².

As resoluções nº 47 de 1967 e nº 31 de 1968 autoriza o financiamento da elaboração do Pré – Projeto e estudos para rede básica do Metrô:

RESOLUÇÃO Nº 47 – de 1967 – Autoriza a Prefeitura da Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, a realizar operação de financiamento para contrato de elaboração do Estudo Econômico Financeiro e Pré-Projeto de Engenharia do Metrô daquela Capital (BRASIL, 1974a; 401)

RESOLUÇÃO Nº 31 – de 1968 – Autoriza a Prefeitura da Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, a realizar contrato aditivo de financiamento para a execução das tarefas relacionadas com a elaboração do Estudo Econômico Financeiro e do Pré-Projeto de Engenharia do Metrô daquela Capital, bem como a realizar um novo contrato para execução dos projetos construtivos da linha norte – sul do referido Metrô (BRASIL, 1974b; 22)

Os financiamentos para o metrô diferentemente das obras viárias que recebiam recursos do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e do Fundo de Participação dos Estados (FPE), o metrô recebeu recursos externos, sob agências financeiras das quais o governo da época se aproximou, além de bancos estrangeiros (PIERINI, 2014).

Os investimentos no período entre 1968 – 1974 segundo PIERINI (2014) foram da ordem de R\$ 1,7 bilhões. Os investimentos pós – 1980 foram mais escassos perante as dificuldades vivenciadas pelo Brasil (hiperinflação, constantes troca de moedas etc.).

² FONTE: Companhia do Metropolitano de São Paulo. Institucional. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>. Acesso em: 08 junho 2019.

Apesar de tardia a implantação do sistema metroviário na capital paulista, a ideia de se ter um metrô para a cidade de São Paulo é antiga e é destacada nos mais diversos projetos urbanísticos da cidade nos fins do século XIX e em todo o século XX (LAGONEGRO, 2003; MUNIZ, 2005; PIERINI, 2014).

A atual rede básica do metrô paulista advém da concorrência internacional criada pelo prefeito Faria Lima para dar início aos trabalhos de implantação do metrô na capital. O consórcio vencedor foi o HMD, formado pelas empresas Hochtief, Montreal e Deconsult.

O consórcio apresentou o projeto que definiu parte do traçado atual do sistema metroviário da capital paulista e que culminou na implantação da CMSP em 1968 (MUNIZ, 2005).

Depois da linha 01 – Azul, outras linhas foram inauguradas em diferentes fases, chegando o metrô da capital possuir em 2019 uma malha de 96 km distribuídas em 05 linhas de metrô e 01 de monorail e 85 estações³ (ver tabela 01).

Tabela 01 - Estrutura do Metrô de São Paulo (2019)					
Linha	Extensão (km)	Nº de Estações	Início da Operação Comercial	da	Demanda de passageiros (milhões) (2018)
Linha 1 - Azul	20,2	23	1974		418,466
Linha 2 - Verde	14,7	14	1991		197,761
Linha 3 - Vermelha	22,0	18	1979		423,430
Linha 4 – Amarela (ViaQuatro)	11,3	10	2010		217,7
Linha 5 – Lilás (Via Mobilidade)	19,9	17	2002		97,45
Linha 15 - Prata	7,8	06	2014		5,566
TOTAL	96	81			936,943

Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo (2019) e SIC – Serviço de Informação ao Cidadão do Estado de São Paulo.

³ FONTE: Companhia do Metropolitano de São Paulo. Informações sobre o Sistema (junho 2019). Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/sites/default/files/Infraestrutura%20-%20Situa%C3%A7%C3%A3o%20em%20Junho%20-%202017.pdf>.



Figura 1: Malha Metroviária de São Paulo. Fonte: Wikimedia Commons (2017)

O Metrô de São Paulo não gerencia sozinho o sistema metroviário, ele divide a gerência do sistema com a ViaQuatro, empresa privada pertencente a CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias) que responde pela operação e manutenção da Linha 4 – Amarela e a ViaMobilidade, empresa privada pertencente a CCR e RuasInvest, que responde pela operação e manutenção das Linhas 5 – Lilás do Metrô e da futura linha 17 – Ouro do monotrilho.

A Linha 4 – Amarela é o primeiro contrato no Brasil de uma PPP (Parceria Público Privada) que tem como atores o Governo do Estado de São Paulo (GESP) e a empresa que gerencia a linha (no caso a Linha 4 – Amarela) no modelo de concessão durante o prazo de 30 anos.

O contrato foi firmado em 29 de novembro de 2006 perante o Edital de Concorrência Internacional N° 42325212. A escolha para um modelo de PPP tem como objetivo a desoneração dos investimentos do Governo do Estado de São Paulo na implantação e operação da Linha 4 – Amarela do sistema metroviário de São Paulo, de forma a permitir a transferência de investimentos e o compartilhamento de riscos com o setor privado (SÃO PAULO (estado), 2006).

A forma de remuneração da concessionária advém da receita correspondente à tarifa de remuneração (fixada em R\$ 2,08 por passageiro transportado, definido na data base de 1º de fevereiro de 2005, podendo ser alterado o valor segundo relatórios de demanda da linha) e

contraprestação pecuniária da Concessão Patrocinada limitada ao valor máximo de R\$ 120.000.000,00 a ser paga em duas etapas, na proporção de 50% na primeira e 50% na segunda etapa (SÃO PAULO (estado), 2006).

A PPP firmada entre a ViaQuatro e GESP não pode ser considerada plena⁴ visto que o responsável pela construção de estações, túneis, trilhos e a infraestrutura fica a cargo do GESP, a concessionária é responsável pela operação da linha – o que inclui fornecimento de trens (14 trens durante a Fase 01 e 15 durante a fase 02) e gestão de logística.⁵

A Linha 4 – Amarela foi construída em 2004 e inaugurada em 2010 no trecho entre as Estações Paulista e Faria Lima. O projeto de construção encontra-se subdividido em três fases: FASE 01 (Trecho Luz, República, Paulista, Faria Lima, Pinheiros e Butantã), FASE 02 (Trecho Higienópolis – Mackenzie, Oscar Freire, Fradique Coutinho, São Paulo – Morumbi e Vila Sônia) e FASE 03 (Trecho Vila Sônia – Taboão da Serra). A FASE 01 encontra-se totalmente em operação, a FASE 02 somente a estação Vila Sônia encontra-se em obras e a FASE 03 em estudo (ver tabela 02).

Tabela 02 - Linha 04 – Amarela (Estrutura) (2019)			
Estação	FASE	Inauguração da Operação Comercial	Conexões
Luz	01	15/09/2011 ⁶	Acesso a Linha 01 – Azul do Metrô, Linhas 7 – Rubi e 11 – Coral (Expresso Leste) da CPTM
República	01	15/09/2011	Acesso a Linha 03 – Vermelha do Metrô
Higienópolis Mackenzie	– 02	23/01/2018 ⁷	Futuro acesso a Linha 06 – Laranja do Metrô
Paulista	01	25/05/2010 ⁸	Acesso a Linha 02 – Verde do Metrô

⁴ A primeira PPP plena no quesito transporte de alta capacidade é o caso da Linha 06 – Laranja do Metrô, firmado com o Consórcio MOVESP.

⁵ FONTE: El País. Os atrasos e contradições da Linha 4 – Amarela, primeira PPP do metrô. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/01/30/politica/1485802821_227320.html. Acesso em: 08 junho 2019.

⁶ FONTE: Estadão. Inauguradas novas estações da Linha 4 – Amarela do Metrô de SP. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral.inauguradas-novas-estacoes-da-linha-4-amarela-do-metro-de-sp,772990>. Acesso em: 08 junho 2019.

⁷ FONTE: SP Notícias. Metrô inaugura estação Higienópolis – Mackenzie da Linha 4 – Amarela. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/metro-inaugura-estacao-higienopolis-mackenzie-da-linha-4-amarela/>. Acesso em: 08 junho 2019.

⁸ FONTE: Estações Paulista/Faria Lima abrem na 3.ª Folha de S. Paulo (29 635). São Paulo. 23 de maio de 2010. pp. C7

Oscar Freire	02	04/04/2018 ⁹	–
Fradique Coutinho	02	15/11/2014 ¹⁰	–
Faria Lima	01	25/05/2010	–
Pinheiros	01	16/05/2011 ¹¹	Acesso a Linha 09 – Esmeralda da CPTM
Butantã	01	28/03/2011 ¹²	–
São Paulo – Morumbi	02	27/10/2018 ¹³	–
Vila Sônia	02	–	–

Fontes: Folha de São Paulo, SP Notícias.

Atualmente, a Linha 4 – Amarela possui 10 estações num trecho compreendido de 11,4km entre República e Butantã. Quando ser finalizada, a linha terá um total de 11 estações e extensão de 12,8km. A demanda diária é de aproximadamente 800mil passageiros, podendo chegar a 1 milhão quando a linha ficar totalmente construída. A ViaQuatro nos 8 anos de concessão já investiu mais de US\$450 milhões em sistemas, equipamentos e trens, sendo que ao longo dos 30 anos de concessão, os investimentos chegarão a mais de US\$2 bilhões¹⁴.

2- Objetivos de Implantação da Linha

A Linha 4 – Amarela é uma linha que aparece inicialmente nos estudos da Rede Básica do Metrô elaborado pelo consórcio HMD. A linha tinha trecho entre Jockey Club – Via Anchieta, com ramais para Vila Bertioga (zona Leste) e Vila Madalena (zona Oeste) – Paulista. Esse trecho coincide em parte com o atual trecho da linha 04 e tinha objetivo atender o vetor sudoeste da capital (CMSP, 1994).

Em 1975, houve uma revisão da rede básica do metrô proposta pelo HMD. Nessa nova proposta, a linha 04 permanece inicialmente concebida, porém é estendida para o município de

⁹ FONTE: SP Notícias. Alckmin inaugura estação Oscar Freire da Linha 4 – Amarela. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/sala-de-imprensa/release/alckmin-inaugura-estacao-oscar-freire-da-linha-4-amarela/>. Acesso em: 08 junho 2019.

¹⁰ FONTE: SP Notícias. Estação Fradique Coutinho, da Linha 4 do metrô, é inaugurada. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/estacao-fradique-coutinho-da-linha-4-do-metro-e-inaugurada-1/>. Acesso em: 08 junho 2019.

¹¹ FONTE: SP Notícias. Alckmin inaugura Estação Pinheiros da Linha 4 – Amarela do Metrô. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/alckmin-inaugura-estacao-pinheiros-da-linha-4-amarela-do-metro-1/>. Acesso em: 08 junho 2019.

¹² Fonte: Estadão. Inauguração da Estação Butantã é marcada por protestos e atrasos. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral.inauguracao-da-estacao-butanta-e-marcada-por-protestos-e-atrasos.698375>. Acesso em: 08 junho 2019.

¹³ FONTE: Folha de São Paulo. Após 10 anos de atraso, Governo de SP inaugura estação do metrô São Paulo-Morumbi. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/10/apos-dez-anos-de-atraso-governo-de-sp-inaugura-estacao-do-metro-sao-paulo-morumbi.shtml>. Acesso em: 09 junho 2019.

¹⁴ FONTE: ViaQuatro. Sobre a ViaQuatro. Disponível em: <http://www.viaquatro.com.br/a-via-quatro>. Acesso em: 09 junho 2019.

Taboão da Serra, na região oeste da Região Metropolitana de São Paulo. Em 1978, houve o estudo de trechos prioritários de linhas definidos no estudo de 1975, atendendo a uma política de construção e operação de novas linhas de metrô segundo critérios da CMSP. (CMSP, 1994).

Em 1979, a CMSP realiza o Estudo Preliminar para a Expansão da Rede Básica – Terceira e Quarta Linhas, que objetivou na elaboração de uma rede mínima de metrô para a cidade. Em 1985, a CMSP realiza nova atualização da configuração prevista para a rede básica, definindo a linha 04. (CMSP, 1994).

A definição da rede mínima ficou compreendido pelos trechos:

- Norte – Sul (Tucuruvi – Jabaquara);
- Paulista (Vila Madalena – Vila Prudente);
- Leste – Oeste (Barra Funda – Corinthians-Itaquera);
- Sudoeste (Caxingui – Centro).

A Pesquisa de Origem e Destino de 1987 (OD) levou a CMSP reavaliar as prioridades estabelecidas no estudo de 1985. Essa atualização do estudo foi considerada a rede atual do metrô em operação, bem como suas extensões. As análises e resultados obtidos são apresentados no documento *Estudos para a Definição da Rede Básica* (1993) (CMSP, 1994).

A partir de diversas publicações (CMSP, 1993; CMSP, 1994; CMSP, 1997) o traçado, extensão, nomenclatura bem como número de estações da linha 4 – amarela foram constantemente mudados para a atual configuração sempre com o objetivo integrar o centro a vetor sudoeste da cidade (CMSP, 1993).

Quadro 01: Projetos da Linha 04 - Amarela

Projeto (1993) Trecho Ferreira - Paulista

- Extensão: 14,7 km
- Estações 18 (Ferreira - Vila Sônia - Morumbi - Caxingui - Três Poderes - Pinheiros - Faria Lima - Mourato Coelho - Brasil - Incor - Paulista - Sergipe - Maria Antônia - República - Rio Branco - Luz - Pari - Oriente)
- Demanda : 1.135 mil passageiros/dia (para o ano 2000)

Projeto (1994) Trecho Vila Sônia - Luz

- Extensão: 12,8 km
- Estações: 16 (Vila Sônia - Morumbi - Caxingui - Três Poderes - Vital Brasil - Pinheiros - Faria Lima - Mourato Coelho - Brasil - Incor - Paulista - Sergipe - Maria Antônia - República - Rio Branco - Luz)
- Demanda: 50.000 a 75.000 passageiros (número requerido para o estabelecimento de um sistema de alta capacidade)

Projeto (1997) Trecho Morumbi - Luz

- Extensão: 12,5 km
- Estações: 15 (Morumbi - Caxingui - Três Poderes - Butantã - Pinheiros - Faria Lima - Mourato Coelho - Brasil - Incor - Paulista - Higienópolis - Maria Antônia - República - Rio Branco - Luz)

Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo (1993, 1994, 1997)

Depois das alterações, a linha Sudeste – Sudoeste transforma-se em Linha 04 – Amarela, tendo suas obras iniciadas em 2004. Diferentemente das outras linhas, a mesma se torna alvo da primeira PPP do Brasil, lançando edital de concorrência internacional dois anos depois, consubstanciada pela formação do governo estadual da CMCP (Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões) que acompanha e regula a execução dos contratos de concessões e das permissões outorgadas à iniciativa privada.

A CMCP define critérios de monitoramento e fiscalização, além de contribuir com órgãos técnicos da Secretaria dos Transportes Metropolitanos na gestão econômico-financeira dos contratos feitos com concessionários ou permissionários.¹⁵

Diante das inovações da linha como trens sem a presença de maquinistas (trens com tecnologia sul coreana), sistema sonoro etc., a linha também é pauta nos noticiários pelos sucessivos atrasos nas entregas das suas estações. Problemas com acidentes, licitação, repasse de verbas, faz com que a linha amarela seja totalmente inaugurada em meados de 2020, sendo a previsão inicial do governo para entrega total da linha para o ano de 2010.

¹⁵ FONTE: Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Parcerias e Inovação. Disponível em: <http://www.stm.sp.gov.br/>. Acesso em: 09 junho 2019.

Mas quais as razões para os atrasos não apenas da linha 04, mas de todas as outras que compõem o sistema metro-ferroviário da RMSP? Os possíveis motivos serão explanados no capítulo subsequente.

3- Atrasos e Expansão: O vai e vem do crescimento da malha metroviária de São Paulo

Atualmente em São Paulo, encontra-se em expansão:

- Fase II da Linha 4 – Amarela, com a implantação da estação Vila Sônia com previsão de entrega para 2020. A Fase III (extensão até o Município de Taboão da Serra) encontra em desenvolvimento;
- Linha 15 – Prata (Monotrilho), conclusão do trecho Oratório – Iguatemi, com previsão de entrega das estações Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e São Mateus para janeiro de 2020¹⁶;
- Linha 17 – Ouro (Monotrilho), retomada das obras civis remanescentes da linha (construção do pátio, estações, comunicação visual e paisagismo) no prazo de 36 meses, via abertura de nova licitação para contratação de empresa para a realização das obras¹⁷;
- Linha 2 – Verde, retomada das obras da expansão da linha até o bairro da Penha, com acréscimo de 8,3km e 8 novas estações (Orfanato, Água Rasa, Anália Franco, Vila Formosa, Guilherme Giorgi, Nova Manchester, Aricanduva e Penha), com previsão de conclusão para 2025¹⁸;
- Linha 19 – Celeste, desenvolvimento dos projetos do trecho Praça da Bandeira até Guarulhos – Bixiga – Bosque Maia.¹⁹

Diante dos números, nos últimos até o ano de 2015, as gestões estaduais investiram R\$30 bilhões construindo 37,2km de trilhos e 27 estações. Se analisarmos na média, temos o resultado

¹⁶ FONTE: G1. Governo de SP retoma obras da Linha 15 – Prata do monotrilho e estima inaugurar 4 novas estações em janeiro de 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/04/22/governo-de-sp-retoma-obras-da-linha-15-prata-do-monotrilho-e-estima-inaugurar-4-novas-estacoes-em-janeiro-de-2020.ghtml>. Acesso em: 09 junho 2019.

¹⁷ FONTE: Ferroviando. Novo edital da linha 17 Ouro prevê conclusão em 36 meses. Disponível em: <https://www.ferroviando.com.br/novo-edital-da-linha-17-ouro-tem-36-meses/>. Acesso em: 09 junho 2019.

¹⁸ FONTE: G1. Governo de SP diz que expansão da Linha 2-Verde do Metrô até a Penha será retomada em 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/03/governo-de-sp-diz-que-expansao-da-linha-2-verde-do-metro-ate-a-penha-sera-retomada-em-2020.ghtml>. Acesso em: 09 junho 2019.

¹⁹ FONTE: MetrôCPTM. Projeto Básico da Linha 19-Celeste deve ser contratado no ano que vem. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/projeto-basico-da-linha-19-celeste-deve-ser-contratado-no-ano-que-vem/>. Acesso em: 09 junho 2019.

de menos de 2 km de linhas por ano, assemelhando-se aos anos iniciais da constituição do Metrô como empresa mista a sua inauguração.²⁰ No íterim 2015 – 2019, houve as inaugurações de 18 estações e acréscimo à malha do sistema metroviário paulista de 19,4km. Nesses 04 anos, o ritmo de expansão da rede foi de 4,85km por ano, um ritmo maior do que nas décadas de 1990 e 2000.

Apesar dos últimos anos (2007 – 2010) os investimentos terem superado cifras aos dos anos 1995 – 2006 (R\$5,6 bi no período 1995 – 2006 contra R\$11,3 bi no período 2007 – 2010) (MOREIRA, 2012) ainda temos problemas referentes a expansão da malha metro-ferroviária tanto na capital quanto na RMSP.

Os últimos anos estão assistindo a um grande esforço do governo em ampliar a malha metroviária e conseguir que a capital consiga superar a cifra dos 100km de trilhos até 2020 (proposto no PITU 2020 e 2025). Mas diversos fatores corroboram nas postergações e atrasos e por conseguinte no adiamento das operações das linhas projetadas pelo GESP e CMSP.

No caso específico da Linha 4 – Amarela, em entrevista realizada a CMSP, chefiada por Maria Beatriz Pestana Barbosa, o mesmo diz que os atrasos foram devidos a:

“Contaminação do solo em regiões com postos de gasolina, estudos e alteração de método construtivo visando a melhor técnica e segurança na implantação de obras civis (operação de alta complexidade) nas integrações das estações República (Linha 3 com 4) e Luz (Linhas 1 com a 4). O acidente em Pinheiros (2007) também colaborou para a postergação de prazos, assunto sobejamente noticiado e com interferência do Ministério Público de São Paulo²¹.”

Fator importante que corroborou para a demora da implantação da linha por completo fora a ruptura do contrato do consórcio Isolux Corsán-Corviam, por conta de o governo estadual alegar que não foram atendidas algumas cláusulas contratuais. O novo consórcio firmado TIISA/COMSA tem prazo de até 36 meses para a entrega das novas estações. A ruptura do contrato foi ocasionada pela incapacidade financeira e baixa mobilização da empresa contratada.

A CMSP ainda pontua:

O Consórcio Isolux-Corsán-Corviam sempre teve uma performance sofrível e a rescisão dos contratos demandou um longo período, num processo complexo (por se tratar de licitação internacional) que prejudicou

²⁰ FONTE: Folha de São Paulo. Sob gestões tucanas, metrô de SP cresce tão devagar quanto antes. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/05/1633658-sob-gestoes-tucanas-metro-de-sp-cresce-tao-devagar-quanto-antes.shtml>. Acesso em: 10 junho 2019.

²¹ Entrevista concedida à Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) na data de 01/08/2017.

sobremaneira o andamento das obras. Interrupções por conta de rescisões com as obras em andamento implicam em auditoria e levantamento do executado e nova descrição do escopo a ser contratado, inclusive limites e definição de responsabilidades técnicas. Foi necessária nova licitação internacional das obras civis, inclusive, com envolvimento do Banco Mundial – BIRD, que financia esse empreendimento. Após negociações pela Cia do Metrô, Secretaria, Governo e Banco Mundial – BIRD, esse novo contrato foi assinado em 15/07/2016 e as obras foram retomadas em 12/08/2016.”²²

Ainda se tratando em termos de consórcio a CMSP corrobora que

“Tem sido um fato recorrente a interposição de recursos durante o certame licitatório, principalmente para obras de médio e alto valores. Quando há formação de consórcios, torna-se mais complexa a análise para o atendimento de todas as exigências, notadamente quanto às qualificações técnicas (Atestados de execução do porte do objeto e garantias financeiras). Em muitos casos, tais recursos são impetrados junto à Justiça implicando maior prazo para seu julgamento e impactando os prazos anteriormente planejados.”²³

Como forma de dar mais rapidez a lentidão da ampliação do sistema do metrô, o modelo de PPP da Linha 4 – Amarela seria a solução, tendo como justificativa a retórica que uma PPP seria a não intervenção por conta da alta burocracia presente nas mais diversas instâncias públicas e também ter a experiência da iniciativa privada para implementar projetos de infraestrutura necessários para o desenvolvimento territorial (MOREIRA, 2012).

No entanto, os atrasos e até mesmo o formato do edital põem em dúvida a eficácia do modelo de PPP para o sistema metroviário visto pelo descasamento entre as diferentes responsabilidades de construção e administração da linha. Uma multa foi fixada caso o governo atrasasse a entrega do trajeto, dívida essa, que gira em R\$500 milhões cobrada pela ViaQuatro²⁴.

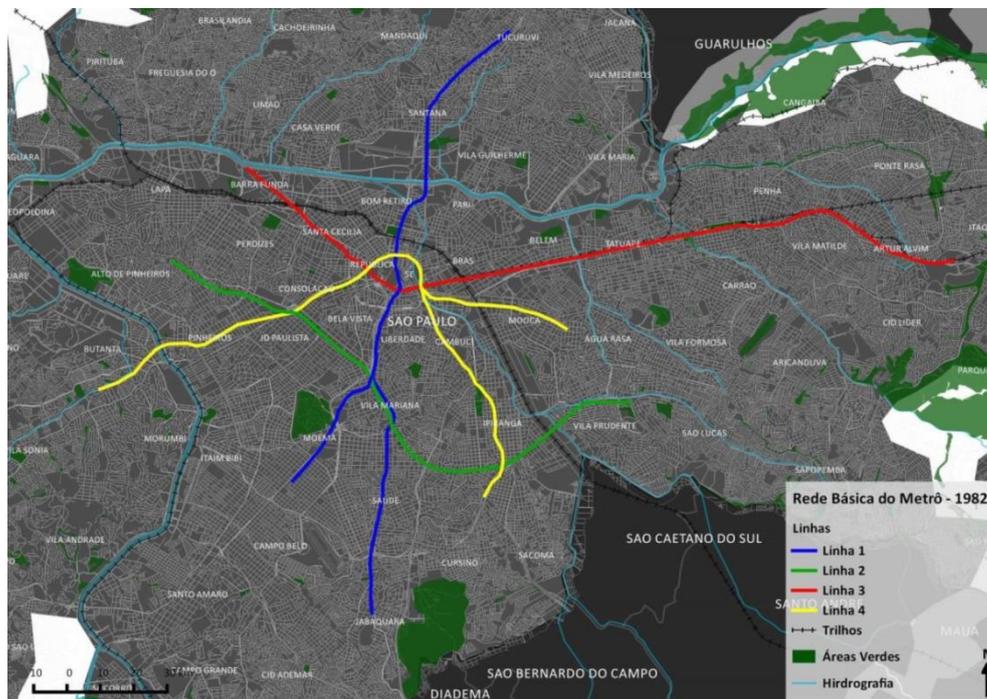
Problemas também relacionados a concessão de gratuidades, que são bancadas pelo governo sob forma de repasses monetários bem como que a partir da quinta linha de metrô, a quantidade de usuários estagna, sendo compartilhado o número pelas linhas existentes, faz com que o modelo de PPP não seja atraente para as empresas privadas. Isso explica a demora no início da construção linha, projetada em 1993, mas tendo suas obras iniciadas apenas em 2004.

Figura 2: Traçado antigo da Linha Amarela (Linha Sudoeste - Sudeste) (1982).

²² Entrevista concedida à Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) na data de 01/08/2017.

²³ Entrevista concedida à Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) na data de 01/08/2017.

²⁴ EL País Brasil. Os atrasos e contradições da Linha 4 – Amarela, primeira PPP do metrô. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/01/30/politica/1485802821_227320.html. Acesso em: 10 junho 2019.



Fonte: El País (2017)

Figura 3: Estação Vila Sônia – Linha 4-Amarela (abril/2019)



Fonte: Metrô SP (2019)

Isso fez com que alterações do projeto beneficiassem as áreas mais ricas da cidade na implantação da linha 04 – Amarela. Regiões com grandes concentrações de emprego, onde as

pessoas entram e descem muito do metrô foram priorizadas. Foi também uma forma de atrair empresas para o negócio (edital), dizendo que ele seria vantajoso²⁵.

Infelizmente esse traçado na visão de Geraldo Moura insiste na lógica que tem levado São Paulo a problemas clássico de mobilidade e desigualdade, já que reafirma que apenas a região do centro expandido da cidade é desenvolvida, o quadrante sudoeste (que ainda possui grande parte das infraestruturas de transporte bem como de emprego) (VILLAÇA, ZIONI; 2005)²⁶.

Na visão da CMSP a construção da linha 04:

“Tem um papel destacado na articulação do centro histórico da capital com a região sudoeste, promovendo a conexão de importantes polos de concentração de empregos, como o centro histórico, região da Paulista, a região de Pinheiros/Faria Lima e Butantã, e atendendo diretamente significativos polos gerados de viagem, como a Cidade Universitária, o Complexo Hospitalar das Clínicas e Universidade Mackenzie. A Linha cumpre também uma função estratégica na estruturação da rede de transporte de alta capacidade da RMS. Estabelecendo interligações entre as linhas ferroviárias da CPTM e demais de linhas de metrô, supera barreiras físicas que compartimentam e segregam áreas da metrópole e promove o aumento de acessibilidade da região sul e sudoeste. As conexões estabelecidas pela Linha 4 – Amarela com as demais linhas da rede metro-ferroviária ampliam as oportunidades de deslocamento muito além da sua área de influência direta, praticamente toda RMS pode ser alcançada.”²⁷

As conexões ditas pela CMSP seriam:

- Estação Pinheiros (linha 9 – Esmeralda da CPTM que faz a ligação Osasco – Grajaú – extensão até Varginha em obras);
- Estação Paulista, com a Linha 2 – Verde do Metrô que faz a ligação Vila Madalena – Vila Prudente;
- Estação República, com a Linha 3 – Vermelha do metrô que liga Corinthians – Itaquera a Palmeiras – Barra Funda;
- Estação Luz, com a Linha 1 – Azul do metrô que liga Jabaquara a Tucuruvi e com as Linhas 7 – Rubi (Francisco Morato – Luz) e 11 – Coral (Expresso Leste Mogi das Cruzes – Luz) ambas da CPTM.

²⁵ EL País Brasil. Os atrasos e contradições da Linha 4 – Amarela, primeira PPP do metrô. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/01/30/politica/1485802821_227320.html. Acesso em: 10 junho 2019.

²⁶ Nas ideias de VILLAÇA e ZIONI (2005) o quadrante sudoeste é onde se localiza a Região de Grande Concentração das Camadas de Mais Alta Renda, região esta que possui além de grande concentração dos polos de oferta de serviço e emprego grande parte das famílias das classes mais altas da cidade.

²⁷ Entrevista concedida à Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) na data de 01/08/2017.

Ainda sobre a importância da Linha 4 – Amarela, a CMSP diz:

Entre Luz e Vila Sônia a linha percorre importantes corredores de transporte: Avenida Ipiranga, Rua da Consolação, Avenida Rebouças e Avenida Francisco Morato, intensamente ocupados pelo tráfego de ônibus e veículos particulares que se deslocam do vetor sudoeste em direção ao Centro e Pinheiros. Esse cone sudoeste concentra volume expressivo de ônibus do município de São Paulo e também de ônibus intermunicipais (Cotia, Carapicuíba, Osasco, Taboão da Serra, Embu e Itapeverica da Serra), que se utilizam dos corredores Corifeu de Azevedo Marques/Vital Brasil, Raposo Tavares e Francisco Morato para acessarem Pinheiros ou se estenderem até Clínicas e outros locais do Centro. Estas condições favoráveis capacitam a Linha 4 – Amarela como principal agente indutor da estruturação do transporte dessa região, integrando e racionalizando o atendimento prestado pelo sistema ônibus municipal e intermunicipal. Condições que serão plenamente atingidas com o prolongamento da linha e a implantação das estações e terminais de integração em Vila Sônia e São Paulo – Morumbi.”²⁸

Mesmo sendo de importância significativa para a capital paulista por ser uma linha de caráter conector, ela corrobora na perpetuação do modelo radial do metrô paulistano, interferindo também nos valores de uso e de troca dos imóveis próximos da linha.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se analisarmos os problemas referentes aos atrasos do metrô paulistano, vemos a implantação de um metrô para a cidade se constitui como um atraso se comparado às cidades europeias como Londres ou Paris que implantaram seus sistemas metroviários na metade do século XIX e começo do século XX (1863, 1900 respectivamente) (CALVETE, 1970).

Como opção política voltada aos carros, São Paulo é rasgada por vias radiais que conectam o centro à recente e crescente periferia, sacramentada pelo Plano de Avenidas do então prefeito Prestes Maia (1938 – 1945). A retificação dos rios Tietê e Pinheiros, abrindo grandes terrenos voltados à especulação imobiliária e pela construção das vias marginais, coloca São Paulo como a “capital dos carros”.

Apenas em um governo centralizador e autoritário, sob investimentos exteriores, o município de São Paulo recebeu aporte para a construção do seu recente e limitado sistema metroviário. Para compensar os atrasos, a Parceria Público Privada, em anos recentes, foi encontrada como solução para a acelerar as obras e conseguir ampliar o sistema de acordo com os projetos oficiais do GESP e da CMSP.

²⁸ Entrevista concedida à Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) na data de 01/08/2017.

Problemas relativos à ordem dos repasses referentes aos montantes tarifários (em primeiro lugar a concessionária ViaQuatro e depois a CMSP) bem como tamanho menor das estações e local de desembarque e embarque na mesma porta faz com que a linha sature rapidamente e não dê conta da demanda e propicia um sucateamento da CMSP visto que recebe primeiro os repasses tarifários do governo, além de outras empresas gerenciadoras do sistema (Via Mobilidade, por exemplo).

O metrô, ou mais precisamente, o sistema de alta capacidade, não é apenas o modal principal de grande parte dos usuários, ele é indutor do planejamento urbano, alterando mudanças no uso do solo e valores de uso e de troca dos imóveis próximos.

Atualmente, o metrô corresponde a 22,2% das viagens por transporte coletivo, mas apenas a 8,21% se atermos ao total de viagens absolutas. O número de viagens de metrô aumentou se comparado ao ano de 2007. Os dados da Pesquisa de Origem e Destino de 2017 apontam um aumento de 53% nas viagens metroviárias, saindo de 2,2 milhões de viagens diárias em 2007 para 3,4 milhões em 2017 (CMSP, 2017). Os ônibus apesar de decaírem 5% nos últimos 10 anos (de 9 milhões para 8,6 milhões de viagens diárias), ainda corresponde a 56,2% das viagens por transporte coletivo e 20,7% das viagens totais absolutas.

Os números consubstanciam um panorama ainda cruel na metrópole paulista, o metrô possui grande parte de sua malha no quadrante sudoeste da capital e o ônibus se torna a principal ferramenta para as pessoas que moram nas periferias terem acesso ao centro para trabalhar ou realizarem atividade de lazer/cultura.

O sistema metroviário é importante porque na implantação da linha tende a induzir nas áreas próximas atividades comerciais e afins, aproximando a população ao sistema de transporte. Apesar da premissa, acontece o contrário, visto que a implantação de uma grande infraestrutura, nesse caso, a de transporte, altera os valores de uso e de troca dos imóveis, ocasionando em grandes valorizações imobiliárias, expulsando a população que não tem condições de arcar com os preços dos novos aluguéis, empurrando-as para áreas mais longínquas da metrópole, corroborando para uma “neogentrificação” da metrópole paulista.

O uso do solo é premissa importante no planejamento de transporte visto que os diferentes tipos de uso de solo produzem características diferentes nas gerações de viagens, ou seja, numa área comercial haverá mais viagens do que em uma zona residencial (BRUTON, 1979), e a implantação de uma linha de metrô corrobora na chegada de atividades comerciais pela

proximidade do modal, mas também receio e aversão em certas zonas residências, principalmente as mais abastadas, por conta da convivência dos usuários de outras áreas da cidade.

O transporte também se correlaciona com o preço do solo visto que ele oscila positivamente com o potencial de acessibilidade aos empregos e às principais vias de acesso aos mesmos e decresce, por unidade de área, de aproximadamente 4 a 5% por milha de distância do centro principal – considerada influência de outras variáveis componentes do modelo. Um aumento de 10% na distância ao centro principal provoca decréscimo de 10% no preço do solo (NIGRIELLO, 1977).

As variáveis apresentadas corroboram para indagar que o metrô ao invés de induzir um planejamento a cidade, induz o espraiamento da metrópole e a gentrificação, com as populações ocupando áreas mais periféricas, sendo continuamente reféns dos ônibus para trajetos longos até chegar na estação do metrô, senão o trajeto todo ser feito de sistema sobre pneus.

O sistema de alta capacidade em São Paulo é recente (no caso do Metrô) e a burocratização do estado fez com que parcerias com o sistema privado sejam firmadas para acelerar a expansão do sistema metroviário. Críticas têm sido enunciadas sobre os atrasos sobre o metrô bem como os modelos de concessão realizados entre GESP, STM e CMSP para a expansão do sistema, ora por motivos políticos, técnicos ou econômicos.

O metrô é de suma importância para a cidade de São Paulo e para a Região Metropolitana e em específico a Linha 04 – Amarela é estratégica visto que é uma linha que realmente é conectora. Na visão da CMSP, a Linha 04 é vital para a geração de viagens da zona oeste ao centro da capital passando por polos importantes de viagens como a Cidade Universitária, Pinheiros, Paulista e o Centro Velho.

Por mais que essa visão não esteja errada pela CMSP, de unir o sistema, o metrô de São Paulo ainda é radial, se cruzando em poucos pontos e grande parte de sua infraestrutura se localizar num único ponto da metrópole, que concentra grande parte dos polos de oferta e serviços e empregos (Quadrante Sudoeste) fazendo que grande parte da população se desloque da periferia para o quadrante sudoeste para trabalhar. A construção de um sistema perimetral e a distribuição dos polos de serviços e empregos para áreas fora do Quadrante Sudoeste ajudariam a descongestionar o fluxo de passageiros visto que a demanda de dividiria entre as linhas.

Essas e outras ideias são hipóteses que poderiam corroborar para desafogar o sistema metroviário e fazer com que os atores sociais do trânsito (VASCONCELLOS, 2012)

principalmente os motoristas saíssem de suas condições e se tornassem usuários de transporte público e contribuir para uma cidade mais sustentável e menos poluente.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Congresso Nacional. **Resoluções do Senado Federal**, tomo II, 1960 – 1967, Brasília – Brasil. 1974a
- _____. Congresso Nacional. **Resoluções do Senado Federal**, tomo III, 1968 – 1971, Brasília – Brasil. 1974b
- BRUTON, M. J. **Introdução ao Planejamento dos Transportes**. São Paulo: Editora Interciência. 1ª ed. 1979. 206p.
- CALVETE, F. J. V. **Transportes Urbanos**. Madrid: Dossat, S.A; TYPESA. 1ª ed. 1970. 330p.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **A Linha 4**. São Paulo. 1993.
- _____. **EIA – Estudo de Impacto Ambiental – Linha 4 – Amarela – Caracterização do Empreendimento**. Protran Engenharia. São Paulo. Volume 01. 1994.
- _____. **Metrô de São Paulo: Linha 4 – Amarela Morumbi – Luz – Projeto Funcional**. São Paulo. 1997.
- _____. **Pesquisa Origem e Destino 2017 – Região Metropolitana de São Paulo**. São Paulo. 2017.
- _____. Sítio que apresenta os dados de infraestrutura, demanda e obras do metrô de São Paulo. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/>.
- GIOVANNI, G. D. Núcleo de Estudos de Políticas Públicas – NEPP. Campinas, n. 82. 2009. pp. 1 – 32.
- LAGONEGRO, M. A. **Metrópole sem Metrô: Transporte Público, Rodoviarismo e Populismo em São Paulo (1955 – 1965)**. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU – USP. 2003. 523p.
- MOREIRA, L. C. **As Parcerias Público-Privadas e o Desenvolvimento Territorial: uma análise do setor metroferroviário na Região Metropolitana de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. São Caetano do Sul, USCS. 2012. 99p.
- MUNIZ, C. **A cidade e os trilhos: O metrô de São Paulo como desenho urbano**. Dissertação de Mestrado. São Paulo, FAU-SP. 2005. 271p.
- NIGRIELLO, A. **O valor do solo e sua relação com a acessibilidade**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, UFRJ. 1977.

PIERINI, C. R. **Planos e projetos para o transporte de São Paulo: o Metropolitano, as decisões econômicas, as prioridades e as fontes de financiamento.** Dissertação de Mestrado. São Carlos, IAU – USP. 2014. 130p.

SÃO PAULO. **EDITAL DE CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 (2006). Concessão Patrocinada para Exploração da Operação dos Serviços de Transporte de Passageiros da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, Abrangendo de Luz até Taboão da Serra.** São Paulo. 2006.

SARAVIA, E. **“Introdução à Teoria da Política Pública.** In: SARAVIA, E. et. FERRAREZI, E. (org.). Políticas Públicas: Coletâneas – Volume 1. Brasília, ENAP. 2006. p. 21 – 42.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** São Paulo: Editora SENAC. 2012. 216p.

VILLAÇA, F. et. ZIONI, S.M. **“Os Transportes sobre Trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: O Poder Público Acentuando a Desigualdade”.** In: Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU (org.). 1º Concurso de Monografias - A Cidade nos Trilhos: transporte metroferroviário, mobilidade e desenvolvimento urbano – monografias premiadas. Rio de Janeiro, CBTU. 2005. 223p.