

LINHA 17 OURO

CONGONHAS

Aeroporto ficará conectado
à rede de trens e metrô

MORUMBI

Torcedores terão acesso
mais fácil ao estádio com
a nova linha do metrô

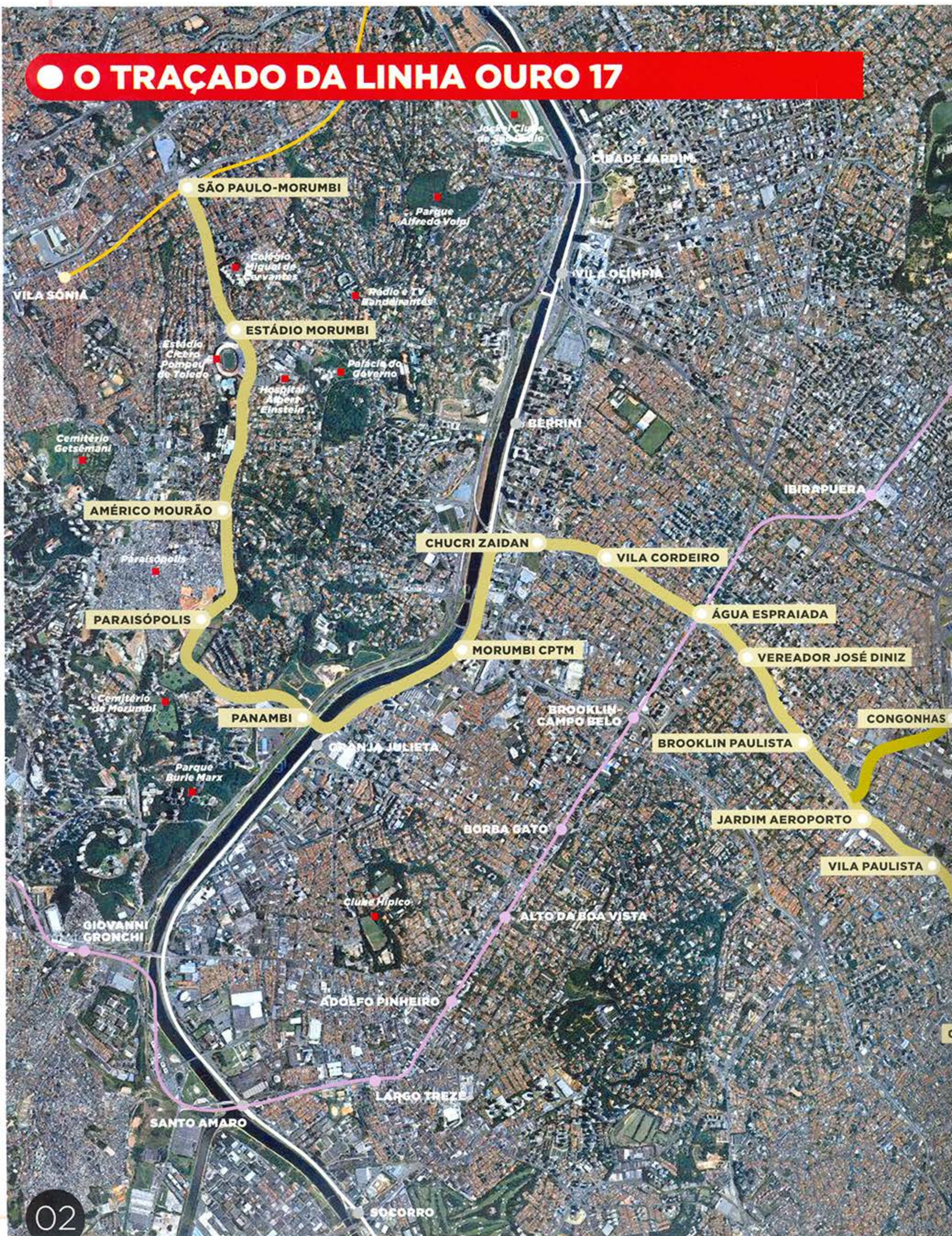


MOBILIDADE URBANA

É isso que a cidade de São Paulo vai ganhar com a nova Linha Ouro do metrô



● O TRAÇADO DA LINHA OURO 17





Acompanhe no mapa ao lado a trajetória da futura linha 17 - Ouro do Metrô. Repare que ela irá ligar a estação São Judas, da Linha 1 - Azul, à estação São Paulo-Morumbi, pertencente à Linha 4 - Amarela. No meio do caminho, integrará (finalmente!) o aeroporto de Congonhas ao sistema de metrôs e trens urbanos da cidade, o que irá beneficiar diretamente a pequena "cidade flutuante" de funcionários e passageiros que diariamente se dirigem a um dos mais movimentados aeroportos do país. São aproximadamente 60 mil usuários que poderão deixar seus carros em casa ou desafogar os ônibus e táxis que passam pela região.

Outra conexão importante para a cidade que a Linha Ouro proporcionará é com o estádio do Morumbi, pois a estação São Paulo-Morumbi deixará os torcedores e fanáticos por música (afinal, o estádio não é só para os torcedores...) a cerca de 1,5 quilômetro da arena esportiva do São Paulo Futebol Clube. Também está prevista a construção de um grande estacionamento na região, uma antiga reivindicação dos moradores da vizinhança do estádio, que a cada jogo ou show veem as ruas da região invadidas por milhares de carros, muitos deles estacionados em locais proibidos.

A Linha 17 - Ouro está dividida em três trechos, totalizando 20 estações. O trecho 1, com duas estações, ligará o Aeroporto de Congonhas à estação São Judas da Linha 1 - Azul. O trecho 2, com 12 estações, fará a ligação entre a estação Jabaquara, da Linha 1, e a Estação Ferroviária da CPTM do Morumbi (linha 9), que segue ao longo da Marginal Pinheiros. Por fim, o trecho 3 parte da estação de trem, atravessa o rio Pinheiros e se dirige ao bairro do Morumbi. Com nove estações, sendo uma delas dentro do populoso bairro de Paraisópolis, a linha atravessará uma região bastante adensada e com muitos problemas de circulação de veículos, terminando na Linha Amarela, estação São Paulo-Morumbi. É aqui que a torcida vai descer.

VEIAS E VIAS ABERTAS NO MORUMBI

Em 2010 completaram-se 50 anos desde a inauguração do Estádio Cícero Pompeu de Toledo, o estádio do Morumbi. A construção do estádio, a par da sua importância fundamental para a história do São Paulo Futebol Clube, também teve indiscutível relevância no que tange à ocupação e ao desenvolvimento do próprio bairro do Morumbi e região. Basta a comparação das fotos do período da construção do estádio do Morumbi – entre as décadas de 1950 e 1970 – com seu entorno absolutamente vazio, com as atuais, que mostram uma densa ocupação de residências que tangenciam as calçadas do São Paulo Futebol Clube, para se constatar que o bairro do Morumbi das chácaras e espaços desocupados tornou-se urbano, densamente urbano, ocupado e desenvolvido a partir da construção do estádio.

Junto com o desenvolvimento, salutar, visto que indispensável, vieram os problemas da cidade moderna. Um deles, o tráfego intenso de veículos que toma o tempo e reduz a qualidade de vida das pessoas e adia o livre pulsar da pujança pelas artérias da cidade, quais sejam suas vias, ruas e avenidas. Os que acessam, passam e circulam pelo bairro do Morumbi têm sofrido cada vez mais com o tráfego intenso, como se vê na avenida Giovanni Gronchi, na avenida João Dias, na avenida Francisco Morato e em tantas outras vias absolutamente congestionadas da Região.

As artérias do Morumbi estão entupidas e, como quando esse fenômeno se dá no corpo humano, essa situação demanda pronta intervenção. Os

urbanistas, "médicos" especializados em cuidar das "doenças" das grandes cidades, atestam que não há remédio outro para esse mal que não a chegada do transporte público de qualidade, capaz de servir como opção para a utilização dos veículos particulares.

Constatamos, com alento, que a região do Morumbi receberá nos próximos anos doses providenciais dessa eficiente medicação. Primeiro com a conclusão das obras da Linha 4 Amarela do Metrô, que ao ligar o centro da cidade, na região da Luz, à Vila Sônia terá o papel de integrar todo o sistema metro-ferroviário. Na região do estádio do Morumbi está prevista para 2012 a inauguração da Estação São Paulo Morumbi, que ficará distante 1,2 quilômetro do estádio.

A construção da Linha 17 Ouro assume papel primordial para a inserção do transporte público de qualidade na nossa região. Trata-se, é preciso que se destaque com a devida ênfase, de um investimento estimado em R\$ 3,09 bilhões, para a construção de uma linha que fará a ligação entre o Aeroporto de Congonhas e a Estação São Paulo Morumbi da Linha 4 do Metrô, com extensão total de 21,5 quilômetros, contendo 20 estações ao longo do percurso.

O São Paulo Futebol Clube participou efetivamente dos esforços voltados para a viabilização dos recursos necessários à realização dessa obra fundamental.

Primeiramente realizando diligências para que a construção da Linha 17 Ouro fosse inserida pelo Governo Federal no chamado PAC da Mobilida-

de para a Copa do Mundo de 2014 – conjunto de obras objeto de financiamento pelos órgãos do Governo Federal com vistas à melhoria das condições de mobilidade nas cidades que sediarão o evento.

A partir da aprovação do financiamento de parte significativa do valor do investimento pela Caixa Econômica Federal, o São Paulo Futebol Clube participou entusiasticamente dos esforços para que o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura do município participassem da complementação orçamentária e, de forma fundamental, da própria realização da obra, que será tocada pela Companhia do Metropolitano – o que, por si só, traz consigo a garantia de excelência que é a tradição do Metrô de São Paulo.

A construção da Linha 17 Ouro pode ser entendida como mais uma etapa fundamental do desenvolvimento do bairro do Morumbi e sua região. Por isso, o São Paulo Futebol Clube, que se integrou ao bairro desde a sua chegada e incorporou o Morumbi como uma das suas características mais intrínsecas – não por outro motivo carrega com orgulho a alcunha de “Tricolor do Morumbi” –, saúda entusiasticamente essa obra para a qual dedicou seus mais relevantes esforços a fim de congrega as três esferas de Governo em torno dessa realização



primordial. E que, dentro em breve, as vias e as veias do Morumbi estejam mais desobstruídas e livres para a circulação e melhoria das condições de todos que por aqui circulam.

JUVENAL JUVÊNCIO

Presidente do São Paulo Futebol Clube

LINHA OURO é uma publicação que está sob os auspícios do São Paulo Futebol Clube

CUSTOM EDITORA ■ PUBLISHERS ANDRÉ CHERON E FERNANDO PAIVA ■ EDITOR EXECUTIVO RICARDO PRADO ■ DIRETOR DE ARTE KEN TANAKA ■ REPÓRTER ANDRÉ DE OLIVEIRA ■ COLABORADORES DIOGO MESQUITA E KAZUO NAKANO (texto); LUÍS PIRES E LEO SOMBRA (fotos) ■ PREPRESS ROBERTO QUEVEDO ■ IMPRESSÃO IBEP

“DE SÃO PAULO TENS O NOME...”

A saga do São Paulo Futebol Clube e do seu Presidente Juvenal Juvêncio para viabilizar a Linha 17 OURO e dar a “alforria” ao bairro do Morumbi, cuja história se confunde com a própria história do Clube

Na manhã do dia 30 de setembro de 2010, no CEU Paraisópolis, centenas de pessoas se reuniram e presenciaram a cerimônia na qual o então Governador de São Paulo Alberto Goldman assinou o edital de licitação da Linha 17 OURO.

A assinatura do edital de licitação é o passo fundamental para tornar realidade a realização

de uma obra pública. A partir da publicação do edital, as empresas interessadas em realizar a obra são convocadas para, no prazo de 45 dias, apresentarem suas propostas.

No caso da Linha 17 OURO, construtoras consorciadas com empresas de tecnologia na produção de monotrilhos das mais diversas partes do Mundo – Canadá, Japão, China e Malásia – já apresentaram suas propostas que, no momento em que este texto é produzido, estão sob julgamento pelo Metrô de São Paulo.

Porém, para que fosse possível chegar ao momento da assinatura do edital de licitação da Linha 17 OURO, foi preciso muito esforço, principalmente, para conseguir sensibilizar as três esferas de Governo – Governo Federal, Governo do Estado de São Paulo e Prefeitura – sobre a importância dessa obra viária fundamental.

Certamente esse esforço não teria obtido o resultado favorável sem a atuação essencial do São Paulo Futebol Clube, na figura do seu

Presidente Juvenal Juvêncio, como ele mesmo faz questão de ressaltar:

“O Estádio do Morumbi, na medida em que se moderniza a cada instante, está cada vez mais ilhado no meio de avenidas

O monotrilho de Tóquio é semelhante ao projeto da futura Linha 17 OURO





A demanda de 230 mil passageiros/dia para a Linha Ouro é mais da metade do volume de gente transportada pelo metrô de Washington D.C.

cujo trânsito beira o caos, como é o caso da Giovanni Gronchi e da João Jorge Saad. A Linha 17 OURO é a alforria do Estádio do Morumbi e é minha obrigação, como Presidente do São Paulo, lutar com todas as minhas forças pela realização dessa obra fundamental."

A construção da Linha 17 OURO foi incluída no Plano de Expansão dos Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São

Paulo em meados de 2007. Porém, como é comum nas obras públicas, o problema inicial para a sua realização foi a dificuldade em obter recursos do orçamento do Governo do Estado para a empreitada.

Foi quando o Presidente Juvenal Juvêncio arregaçou as mangas e foi a Brasília, para convencer o Governo Federal a participar do financiamento da obra.

Aproveitando-se do fato de o Governo do Estado, Prefeitura e o próprio Governo Federal terem indicado o Estádio do Morumbi para ser a arena da Cidade de São Paulo para a Copa do Mundo de 2014, foi conseguida a inclusão da obra da Linha 17 OURO no chamado PAC da Copa, que contempla as obras de mobilidade urbana financiadas no todo ou em parte pelo Governo Federal para as 12 cidades-sede. O financiamento pelo Governo Federal se deu na forma de empréstimo da Caixa Econômica Federal.

Faltava "amarrar" mais uma ponta indispensável para a viabilização financeira e logística da obra. Ou seja: faltava incluir a Prefeitura da Cidade de São Paulo, responsável inclusive pela construção da Av. Perimetral que será o leito do monotrilho, pela revitalização da Praça Roberto Gomes Pedrosa que receberá uma estação da Linha 17 OURO e também pela construção dos pisciniões que deverão resolver os graves problemas de enchente na região.

E assim foi feito. Em meados de 2010, quando o processo eleitoral já estava a pleno vapor, Governo Federal, Governo do Estado de São Paulo e Prefeitura consolidaram o plano de financiamento das obras da Linha 17 OURO, que seria realizado a partir da somatória de recursos dos orçamentos dessas três esferas de Governo.

Todavia, o desafio não estava concluído e

novos obstáculos surgiram.

Em junho de 2010, enquanto a Seleção Brasileira disputava a Copa do Mundo, a CBF mandou avisar que o Estádio do Morumbi estaria "excluído da Copa do Mundo de 2014".

Juvenal Juvêncio não esmoreceu. "Para convencer os governantes de que a Linha 17 OURO era essencial, com ou sem Copa do Mundo, precisamos demonstrar, com os dados que nos foram fornecidos pelo Metrô de São Paulo, que a Linha irá transportar uma demanda estimada em 260 mil pessoas por dia. Isso é mais do que a metade do que transportam todas as linhas de metrô de cidades importantes como Washington, DC e Rio de Janeiro. Também foi fundamental a atuação da comunidade de Paraisópolis, que se organizou e manifestou querer transporte público de qualidade para seu bairro. No final, a Linha 17 OURO foi a primeira obra do PAC da Copa a ter o financiamento autorizado. Isso para uma região cujo estádio eles querem anunciar que estaria fora da Copa do Mundo de 2014", comemora satisfeito o Presidente do São Paulo.

Nesse cenário, a assinatura do edital de licitação no dia 30 de setembro de 2010 foi realmente uma grande vitória. O Presidente Juvenal Juvêncio não esteve presente no evento realizado no CEU Paraisópolis, no

entanto, porque estava com o time do São Paulo em Porto Alegre, em partida válida pelo Campeonato Brasileiro de Futebol. Na partida, o São Paulo foi derrotado pelo Grêmio. Com décadas de experiência no futebol, Juvenal Juvêncio explica: "Futebol é a alma de um clube como o São Paulo. É o carro-chefe. A gente vende emoção. Porém, temos de lutar também pelo que deixa legado para o Clube. Jogo de futebol a gente ganha e perde, temos de trabalhar para ganhar sempre, mas nem sempre é possível. Já uma obra da importância da Linha 17 OURO deixará legado permanente para o Clube e para toda a região."

E o Presidente Juvenal Juvêncio faz questão de deixar claro que a sua missão relacionada com a Linha 17 OURO está longe de estar concluída. Ele procura sempre se informar sobre o andamento da licitação e continua atento para tudo o que diga respeito à obra. "Uma obra como essa tem que ser acompanhada com atenção todo o tempo, na licitação, na formulação dos projetos, na construção, até o dia da inauguração. Não

podemos perder a atenção um minuto sequer. Nos próximos três anos, até a conclusão da Linha 17 OURO, o São Paulo vai permanecer atento e eu não vou deixar de pensar e trabalhar pela Linha 17 OURO um dia sequer."

Assim, o São Paulo Futebol Clube, cujo Estádio do Morumbi deu nova vida ao bairro que leva o seu nome, pretende marcar mais uma vez a história da Cidade, fazendo as gestões que estiverem ao seu alcance para que a Linha 17 OURO, "alforria" da região do jugo do seu trânsito hoje caótico, seja enfim colocada a serviço da população.

**A partir da esq.:
engenheiro
do Metrô, o
Presidente
Juvenal
Juvêncio,
Adalberto
Baptista e
Carlos Augusto
Barros e Silva
inspecionam
obras da
Linha 4**



COMO É UM METRÔ LEVE

A VIA RÁPIDA

Três fatores levaram o Metrô a optar pelo monotrilho para a Linha 17 Ouro: custo, tempo e previsão de público atendido

A Linha 17 - Ouro do Metrô de São Paulo será construída sobre um monotrilho elevado a 15 metros de altura. A escolha por esse tipo de construção, por parte da Companhia do Metrô, foi motivada por três razões: tempo, dinheiro e estimativa de público atendido (leia adiante entrevista com o subsecretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo).

O FATOR ECONÔMICO

O monotrilho aproveitará, na maior parte do seu trajeto, o canteiro central de grandes avenidas, como a Jornalista Roberto Marinho, a futura Avenida Perimetral (que está sendo construída pela prefeitura na região do bairro do Panambi) e a Avenida Jorge João Saad, próxima ao estádio do Morumbi. Graças a isso, as desapropriações serão menores, em número e em extensão, do que se este fosse um metrô subterrâneo. Mesmo assim, será necessário abrir nessa região densamente povoada áreas que

totalizam 131 mil m², ou 18 campos de futebol. As desapropriações serão feitas para a construção de estações e seus acessos, além dos prédios de apoio do Metrô e pátios para os trens. Um montante menor de desapropriações ajuda a reduzir o custo total do projeto, orçado em mais de 2 bilhões de reais.

O FATOR TEMPO

A economia também será de tempo, já que a construção suspensa acontece de maneira muito mais acelerada do que pelo método tradicional, subterrâneo. Graças à escolha por esse tipo de construção, a previsão de entrega da obra é para 2013.

A ESTIMATIVA DE PÚBLICO

O dimensionamento do público beneficiado por uma nova linha de metrô se dá por meio de uma pesquisa sobre destinos da população que a Companhia do Metrô realiza regularmente. Por essa estimativa, a expectativa é que 250 mil usuários façam uso da nova linha diariamente. Isso também ajudou os engenheiros da companhia a optar pelo metrô leve, já que não havia necessidade de se investir em uma estrutura como a realizada na Linha 1 - Azul, por exemplo, que transporta diariamente mais de 1 milhão de passageiros, ou na Linha 4 - Amarela, que transportará cerca de 900 mil pessoas por dia, quando estiver com todas as suas estações em funcionamento (atualmente, a Linha Amarela opera experimentalmente com duas estações: Faria Lima e Paulista, esta conectada à estação Consolação, da Linha 2 - Verde).

Abaixo da maior parte da Linha Ouro, que terá suas estações suspensas a 15 metros de altura, haverá um corredor verde



O EFEITO BORRACHA

Impulsionado a energia elétrica e correndo sobre pneus, o monotrilho da Linha 17 Ouro será o mais silencioso da rede metroferroviária da cidade

Os trens do monotrilho da Linha 17 - Ouro seguem os padrões do Metrô subterrâneo paulistano, com a vantagem de que emitem menos ruídos, já que não existirá o contato de rodas de aço com os trilhos. O veículo anda sobre pneus laterais e superiores encaixados na viga-guia de concreto - que faz as vezes do trilho. Por causa disso, o barulho interno e externo é minimizado. Além de reduzir a poluição sonora, o monotrilho é movido a energia elétrica, não acrescentando um grama de poluente ao ar já carregado da cidade.

O monotrilho segue os padrões do sistema de metrô paulistano:

- O nível de lotação máxima é de 6 passageiros em pé por metro quadrado.
- Em horário normal de operação o sistema deve transportar 20.000 passageiros por hora e

por sentido.

- Os trens têm capacidade total de 400 passageiros, sendo que 12% sentados.
- Os trens nunca deverão trafegar em velocidades abaixo de 35 km/h nem superiores a 90 km/h.
- O intervalo entre dos trens deve ser de, no máximo, 5 minutos.
- Ao todo, a Linha Ouro contará com 28 trens.

Além disso, os vagões, internamente, contam com os mesmos padrões de conforto dos novos trens das linhas azul, verde e vermelha:

- Acessibilidade plena
- Ar condicionado
- Câmeras nos vagões e gravação de vídeo
- Comunicação de voz entre os usuários e o Centro de Controles de Operação (CCO)
- Assentos reservados a idosos, gestantes e usuários portadores de necessidades especiais



O acabamento interno dos trens seguirá o mesmo padrão dos novos trens das linhas azul, vermelha e amarela

COMO ERAM OS MONOTRILHOS

NOS TRILHOS DA HISTÓRIA

Ao contrário do que muita gente pensa, o monotrilho é tão antigo quanto os primeiros trens e metrô

1825

A primeira referência a um monotrilho vem de Cheshunt, na Inglaterra. Foi inaugurado em 25 de junho e tinha a potência de um cavalo-força - literalmente, pois a composição era puxada por tração animal. Foi projetada por Henry Robinson Palmer para transportar pedras.



1876



Por ocasião da exposição que comemorou, na Filadélfia, o primeiro centenário da independência dos Estados Unidos, surge este modelo de monotrilho de dois andares movido a vapor.

1888

Um monotrilho de 14,5 quilômetros, inaugurado em 1º de março de 1888, ligava a cidade irlandesa de Ballybunion, na costa oeste da ilha, ao mercado central de Listowel. Este trem, único a fazer transporte regular de passageiros nas ilhas Britânicas, funcionaria ininterruptamente até 1924.



1901



Uma das mais bem-sucedidas experiências de monotrilho urbano se deu na cidade alemã de Wuppertal, na Colônia. Inspirado no monotrilho suspenso de Nova Jersey, o engenheiro civil Eugen Langen projetou uma estrutura que seguia ao longo do rio Wupper. O monotrilho de Wuppertal permaneceu operante e lucrativo por mais de um século, tendo sobrevivido a duas guerras.

1924

Para conseguir vencer os contrafortes acidentados da mina de magnésio localizada em Crystal Hills, na Califórnia, a Sierra Salt Corporation investiu na alternativa tecnológica mais viável: a construção de uma linha de monotrilho que saísse da mina, atravessasse o Vale Salgado e chegasse ao terminal ferroviário de Trona. A linha cumpriu seu papel até que a extração do magnésio na região se tornasse economicamente inviável.

1929



Entre as duas grandes guerras, quase todas as experiências envolvendo transporte de massa com monotrilhos foram interrompidas. A exceção foi a The Bennie Railplane, construída pelo engenheiro escocês George Bennie sobre uma linha de trem já existente em Glasgow, na Escócia. Dois propulsores elétricos com 240 cavalos de potência proporcionavam a fantástica velocidade de 160 quilômetros por hora. Mas os planos ambiciosos do engenheiro, que também projetou uma linha de alta velocidade que ligaria Londres a Paris, e que contaria com um hidroavião sobre o Canal da Mancha, foram interrompidos pela crise de 29.

1958

Os monotrilhos Safege, um modelo desenvolvido pela empresa alemã Siemens, foram construídos no Texas e na Flórida, nos Estados Unidos, e no Japão.

1959

É inaugurado o monotrilho na Disneylândia. O modelo fez tanto sucesso que sistemas semelhantes foram construídos na Walt Disney World, na Flórida (EUA), e no Tokyo Disneyland Resort, no Japão.

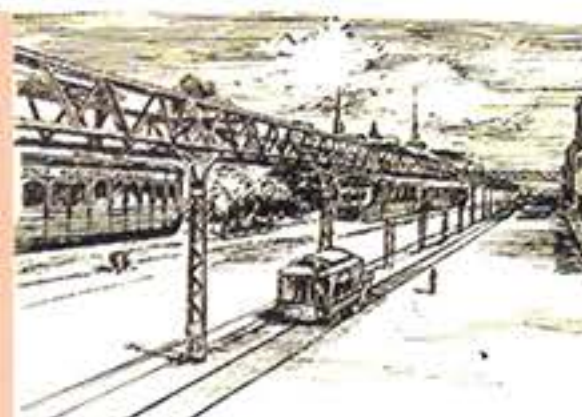




1878

Para transportar equipamentos para perfuração de poços de petróleo, um modelo de monotrilho semelhante ao usado na Filadélfia foi usado para ligar os 6,4 quilômetros entre as cidades de Bradford e Gilmore, na Pensilvânia.

1886



O primeiro monotrilho suspenso foi construído pela Enos Electric Railway a pedido da empresa de energia elétrica Daft Electric Company, de Nova Jersey. Foi construído em estrutura metálica, diferentemente das linhas anteriores, todas feitas com massivo uso de madeira, e funcionava movido a energia elétrica.



1914

Construído especialmente para a "Esposizione Internazionale di Igiene, Marina e Colonie", realizada em Gênova, na Itália, o monotrilho Telfer tinha como principal característica um trilho suspenso que funcionava como um cavalete, no qual a composição se apoiava. Construído para funcionar como um sistema de transporte de massa, era composto por quatro vagões acoplados a uma locomotiva elétrica na parte central.

1957

O Japão entrou na década de 50 disposto a investir pesadamente em meios de transporte de massa para atender à demanda crescente. O primeiro monotrilho japonês foi inaugurado em 1957 no Zoológico de Ueno, em Tóquio. Foi o primeiro a usar pneus de borracha para diminuir os ruídos. Nas décadas seguintes, outros monotrilhos seriam inaugurados em Tóquio e Osaka, fazendo do Japão o país com maior número de passageiros transportados por esse tipo de transporte de massa.



1962

O monotrilho de Seattle foi criado especialmente para ligar a Feira Mundial ao centro da cidade. Na década de 90, os cidadãos de Seattle votaram pela expansão do sistema, para alcançar outras quatro cidades próximas à capital do Estado de Washington (EUA).

1964



A era moderna dos monotrilhos de transporte de massa começa com a construção do monotrilho Tóquio-Haneda, que continua operante e lucrativo até os dias de hoje.

COMO VÃO FICAR AS ESTAÇÕES

ESTAÇÃO FUTURISTA

As paradas da Linha Ouro estarão 15 metros acima do nível da rua

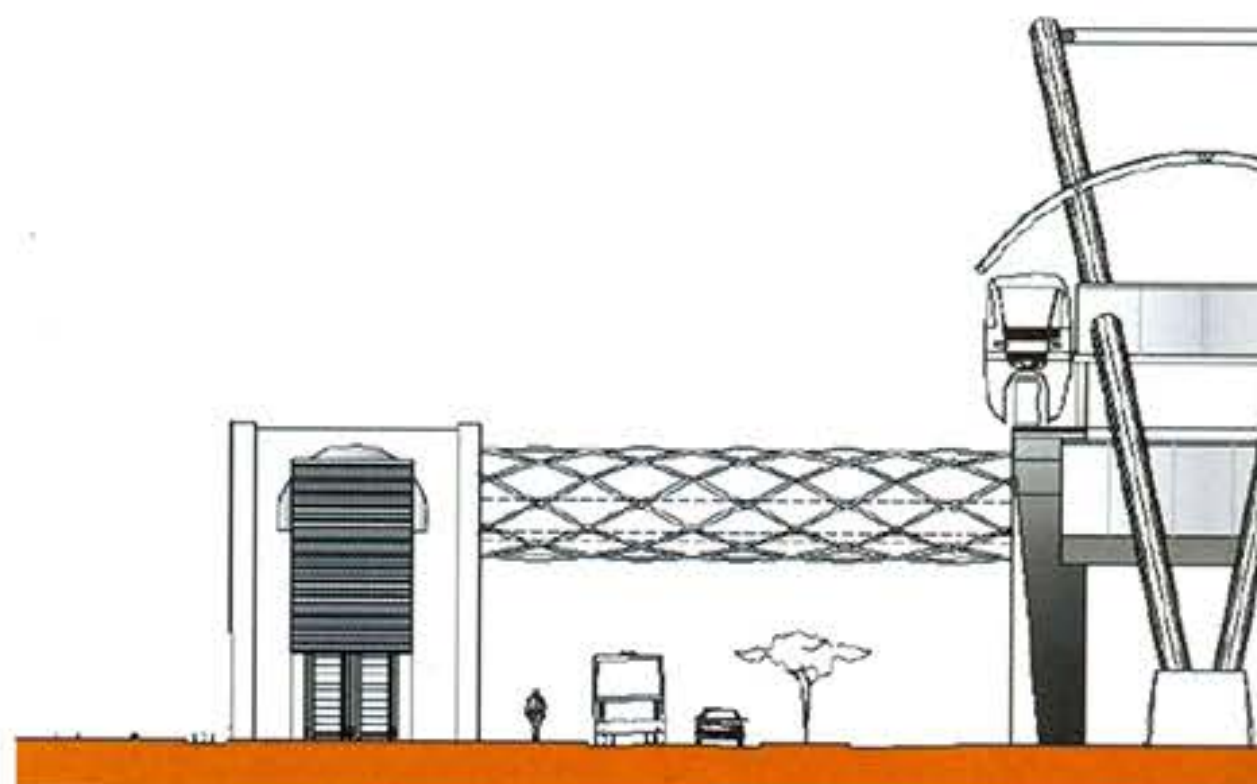
Vinte estações em elevado, com um comprimento de plataforma de 70 metros, ligarão o Estádio Cícero Pompeu de Toledo, o Morumbi, às estações Jabaquara e São Judas, da Linha Azul do metrô. Haverá também intersecções com as linhas 5 Lilás (ainda em construção), Linha 9 Esmeralda, da CPTM, e Linha 4 Amarela.

As instalações das estações da Linha Ouro, apesar de elevadas, serão semelhantes às do metrô subterrâneo, disponibilizando a mesma infraestrutura para o usuário.

- Escadas rolantes.
- Elevadores.
- Sistema hidráulico para combate a incêndio, consumo e esgoto.
- Telefonia.
- Sistema de Radiocomunicação Digital.
- Terminais portáteis de dados, voz e vídeo, do tipo Palm Top.
- Sistema de Monitoração com Câmeras em todas as áreas das Estações, Vias e Pátios, integrado ao Centro de Controle de Segurança.
- Catracas com portas de vidro, semelhantes às da Linha 4 Amarela.

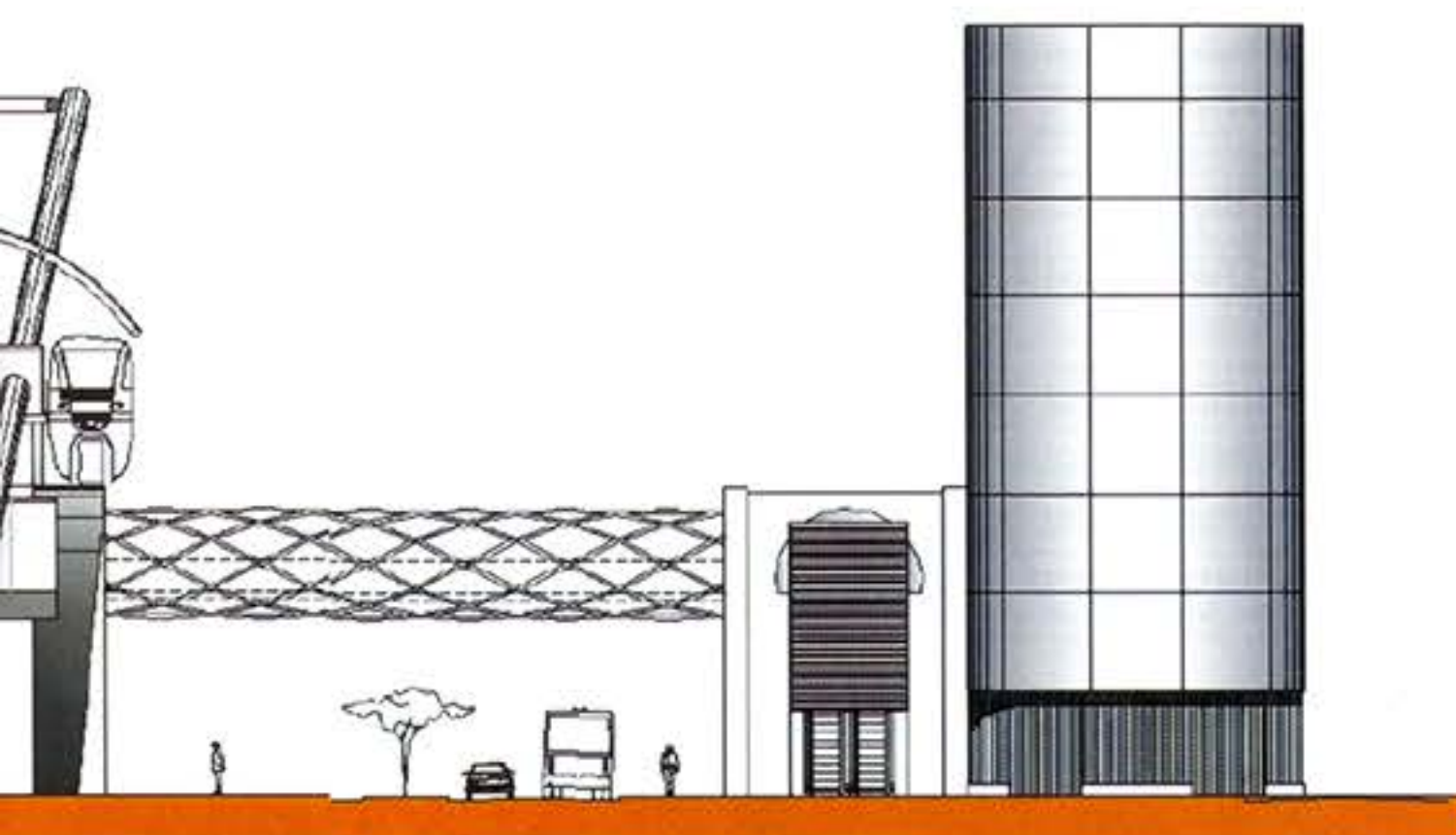
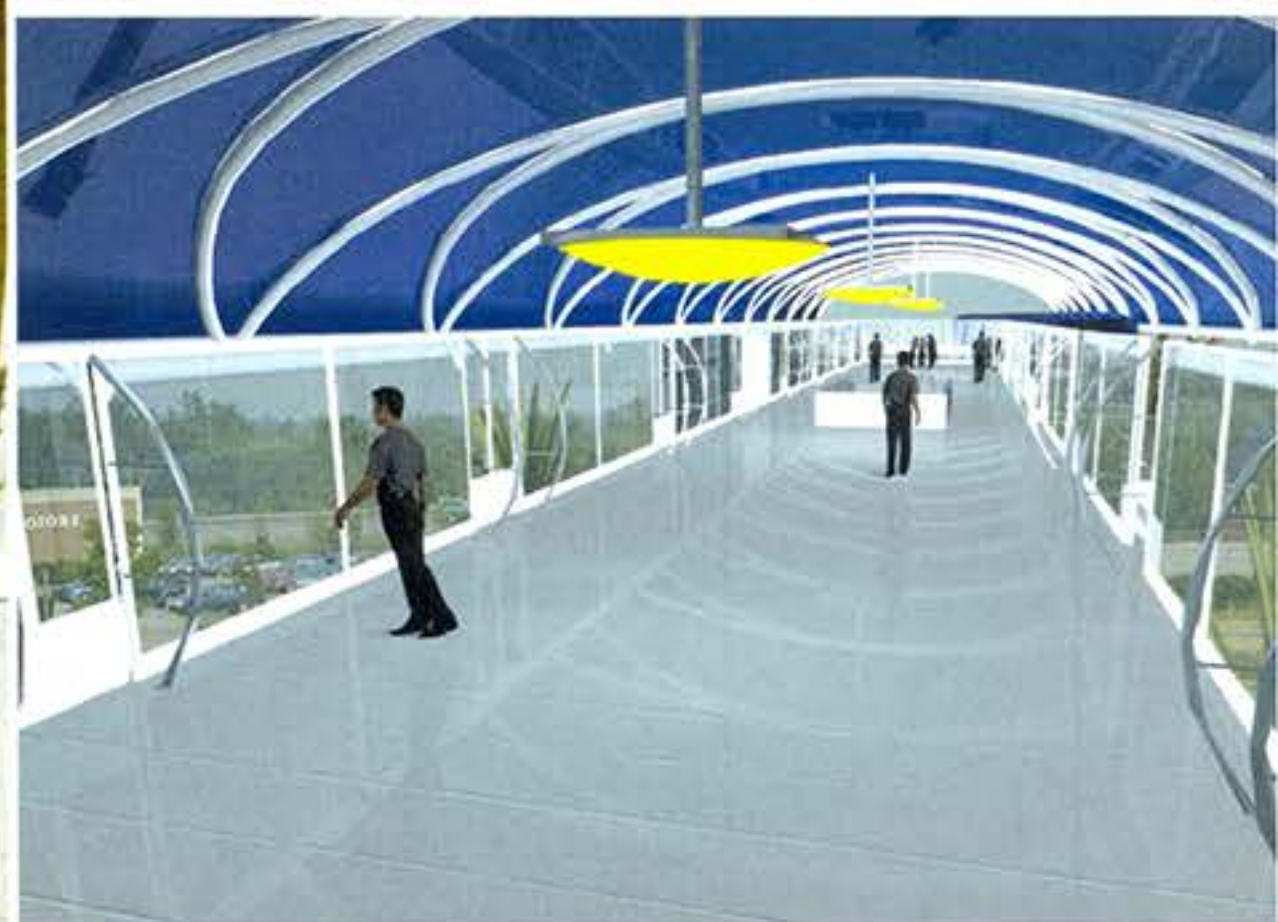
As estações serão construídas em elevados com plataformas laterais de 4 metros de comprimento. Os mezaninos, que incluem bilheterias, catracas, sanitários e salas técnicas, ficam 7,20 metros acima do nível da rua e as plataformas a 13,8 metros.

O projeto prevê dois tipos de estação: uma com entrada central e outra com entrada lateral. Todas elas são pensadas de modo que forneçam fácil acesso às linhas metroferroviárias, corredores de ônibus e ao Aeroporto de Congonhas.



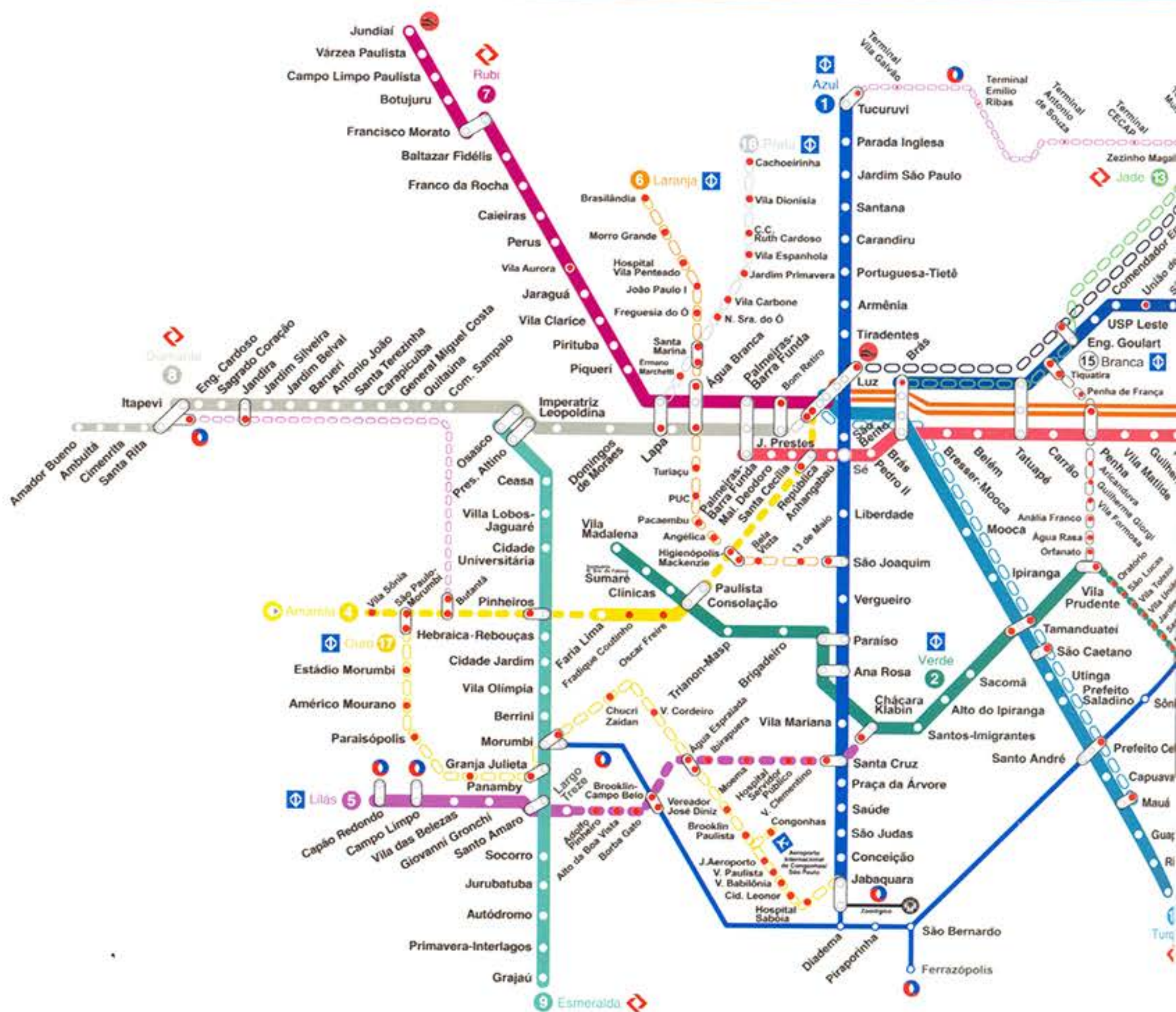


**Internamente as estações da
Linha Ouro seguirão os mesmos
padrões da Linha Amarela, como
as catracas com porta de vidro**



COMO VAI FICAR A REDE

Mapa do Transporte Metropolitano



- Linha 1-Azul
- Linha 2-Verde
- Linha 2-Verde (em projeto / construção)
- Linha 3-Vermelha
- Linha 4-Amarela
- Linha 4-Amarela (em construção)
- Linha 5-Lilás
- Linha 5-Lilás (em construção)
- Linha 6-Laranja (em projeto)
- Linha 15-Branca (em projeto)
- Linha 16-Prata (em projeto)
- Linha 17-Ouro (em projeto)



Informações 0800 770 7722
www.metro.sp.gov.br

- Linha 7-Rubi
- Linha 8-Diamante
- Linha 9-Esmeralda
- Linha 10-Turquesa
- Linha 10-Turquesa - Expresso ABC (em projeto)
- Linha 11-Coral
- Linha 11-Coral - Expresso Leste
- Linha 11-Coral - Expresso Leste (em projeto)
- Linha 12-Safira
- Linha 12-Safira (em projeto)
- Linha 13-Jade - Trem de Guanulhos (em projeto)
- Linha 14-Ônix - Expresso Aeroporto (em projeto)
- Linha de Ônibus Especial CPTM



Informações 0800 055 0121
www.cptm.sp.gov.br

- Expresso Turístico (em operação CPTM)
- Corredor Metropolitano de Ônibus ABD
- Corredor Metropolitano Guarulhos-São Paulo (em projeto)
- Corredor Metropolitano Itapevi-São Paulo (em projeto)



Informações 0800 724 0555
www.emtu.sp.gov.br

Serviços Integrados

- Ponte ORCA Zão
- Estação de integração
- Estação em projeto / construção



Informações 0800 770 7100
www.viaquatro.com.br



A REDE SE ESPALHA PELA CIDADE

Veja como ficará a malha de metrô e trens urbanos de São Paulo em 2014 e como serão as conexões e estações da Linha 17 Ouro com a rede

O mapa ao lado revela como deve ficar a malha dos transportes metropolitanos em 2014. As linhas pontilhadas representam os novos traçados, dentre eles o da Linha 17 Ouro. As integrações serão inúmeras e beneficiarão uma população estimada em 200 mil passageiros por dia.

Ampliar toda a malha metroferroviária paulistana é o plano da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. Apelidado de "Expansão SP", ele receberá 23 bilhões de reais do Governo do Estado de São Paulo até 2011, maior investimento no setor já feito no país. O principal objetivo é fazer a malha saltar dos atuais 70 quilômetros para 240 quilômetros. O plano é que quase toda a expansão esteja concluída até 2014, ano da Copa do Mundo no Brasil. Para efeito de comparação, o metrô de Londres, que é o mais antigo do mundo e inaugurou sua primeira estação em 1863, tem atualmente 408 quilômetros de extensão. O da capital paulista, que foi aberto em 1975, alcançaria metade da quilometragem londrina no plano de expansão.

Dos 240 quilômetros de linhas que o Metrô pretende construir, 162 serão parte integrante da CPTM e 78 quilômetros pertencerão ao sistema de metrô. Neste número estão inclusos os quase 20 quilômetros da Linha 17 Ouro.

MONOTRILHO É A MELHOR OPÇÃO

A Linha Ouro não é, em hipótese alguma, uma ameaça estética para a cidade. Mais barato e eficiente, monotrilho é a escolha certa

Por Diogo Mesquita



Muitas construções brasileiras e principalmente paulistanas passam diretamente pela mão de Ruy Ohtake. Aos 73 anos, ele é um dos arquitetos brasileiros mais reconhecidos no mundo. O Hotel Unique e o Instituto Tomie Ohtake, por exemplo, transformaram-se em verdadeiros cartões postais da cidade de São Paulo e ajudam a demonstrar toda a inventividade e ousadia de seu autor.

Ohtake foi escolhido pela companhia de Metrô de São Paulo para traçar o croqui do que será a Linha 17-Ouro. Nesse bate-papo, ele se diz favorável à construção do monotrilho elevado e nos deu acesso aos seus desenhos,

transformados em fotomontagens. Para ele, a opção do Metrô é, de fato, a melhor: mais barato, eficiente e não ameaçará a cidade esteticamente.

Como o senhor avalia a Linha Ouro?

Em termos de transporte coletivo essa obra seria muito importante. O trajeto completo vai do Jabaquara até a Estação São Paulo Morumbi, na Francisco Morato, e tem outro braço que vai até o Aeroporto de Congonhas. O trem é aéreo (trilhos suspensos), transita a uma altura média de 12 metros e corre sobre um trilho de apenas uma viga. Outro fato importante é que, das 18 estações, 4 se integram com outras linhas de metrô. Ou seja, vai conectar a cidade inteira. E essa é a grande qualidade de um serviço de transporte público: a formação de redes, teias. Ao cruzar com outras 4 linhas dará a possibilidade de locomoção para várias regiões. Portanto, beneficiará muito a população, tanto do Morumbi como de outras regiões.

Um dos grandes medos da população é que essa obra se transforme em um novo "Minhocão". O senhor acha que isso é possível?

Não. Uma obra como essa precisa de um desenho bonito, agradável, para não causar uma intervenção agressiva. O "Minhocão" só teve a preocupação do transporte, não teve nenhuma questão estética envolvida. Ele é muito largo e muito baixo, com aproximadamente 20 metros de largura e 7 metros de altura. Isso cria uma sombra muito forte e permanente, o que é muito desagradável. No caso da Linha Ouro, para começar, não haverá sombra, pois a altura será de 12 metros e a largura de 3 metros, muito diferente do "Minhocão". Com essas medidas não existe

sombra! Segundo o desenho, ele é leve, moderno e contemporâneo. Se juntarmos tudo isso, não tem como presumir que ele não se integrará à paisagem urbana. Ele foi desenvolvido levando em conta o respeito pela cidade.

A escolha do monotrilho é realmente a melhor opção para a linha?

Eu acho. A topografia não ajudaria na construção de um metrô subterrâneo, pois na área do Rio Pinheiros teríamos uma descida muito grande e depois uma subida. Além disso, o custo e o tempo de obras suspensas são menores, já que não existe o trabalho em túneis subterrâneos.

O monotrilho tem capacidade de lotação média. Ele seria suficiente para atender toda a demanda?

Os monotrilhos do mundo inteiro são de médio porte. Isso significa uma média de 150 a 200 pessoas por viagem e, segundo estudo realizado pela Companhia de Metrô, está previsto uma lotação de 250 mil pessoas por dia até 2015. Antes de se projetar uma linha,

de metrô ou monotrilho, é analisado se existe público para utilizar esse tipo de transporte. No estudo realizado sobre os usuários da Linha Ouro, se chegou a esse número.

O senhor já andou alguma vez de monotrilho?

Já, duas vezes. Uma foi em Dubai, em um monotrilho de grande extensão. Não cheguei a constatar, mas, seguramente, eram mais de 15 quilômetros de linha. Ele atravessa uma densa região urbana e depois passa por uma área mais limpa, composta por alguns belos jardins. Apesar de passar por várias formas de ocupação, não prejudica em nada. Da outra vez andei no monotrilho de Miami, que liga o Aeroporto a alguns setores da cidade.

Independentemente do mundial, a Linha Ouro precisa sair?

Sim. Será uma conexão importantíssima. Com ou sem Copa, tem que sair. Aliás, essa linha estava projetada pela Companhia de Metrô muito antes da questão da Copa do Mundo no Brasil.



A SOLUÇÃO É O METRÔ

Para Laudo Natel, ex-governador de São Paulo e principal nome por trás da construção do estádio do Morumbi, a solução para o trânsito da cidade é simples: metrô – a mesma coisa que ele vem dizendo há 40 anos

Por **Diogo Mesquita**

Falar sobre a biografia de Laudo Natel pode soar, para muitas pessoas, como algo redundante. Em específico para o torcedor são paulino essas informações podem parecer ainda mais supérfluas, já que ele é um ídolo incontestado da terceira maior torcida do Brasil. Hoje com 90 anos, ele foi, entre 1952 e 1972, tesoureiro e depois presidente do São Paulo Futebol Clube. Nesse período se tornou um dos principais nomes por trás da construção do estádio do time, o Cícero Pompeu de Toledo.

No entanto, sua história não se limita às arquibancadas do Morumbi. De 1966 a 1967 e depois, entre 1971 e 1975, ele foi Governador do Estado de São Paulo. Seu segundo mandato é lembrado, até hoje, por ter construído a maior quilometragem de metrô da história da cidade. Foi a implantação da Linha 1 – Azul, uma das principais artérias do transporte público paulistano. Natel foi um pioneiro no bairro do Morumbi e no metrô em São Paulo, por isso, sente-se à vontade ao falar sobre esses assuntos em entrevista exclusiva para a Revista Linha Ouro.

Na opinião do senhor qual é a importância do estádio para o bairro do Morumbi e como foi o processo de construção?

Me lembro muito da inauguração do Morumbi, nós plantamos um Jequitibá, árvore símbolo de São Paulo, e usamos 1 kg de terra de cada município do Estado. Queríamos justamente evidenciar que o estádio era um bem público. Nós fomos pioneiros no Morumbi. Que eu me lembre, o primeiro tijolo lançado



Luis Pires / FinePhoto

no bairro foi do São Paulo. Curiosamente, o terreno onde se localiza o estádio seria uma praça pública e nossa primeira batalha foi conseguir a anuência da prefeitura para construí-lo nesse local. O argumento era sólido: haveria outros espaços para a construção da praça. Tanto é que bem perto do Cícero Pompeu de Toledo foi construído um parque (Praça Vinicius de Moraes). A Aricanduva, que era a empresa responsável por vender o loteamento, doou uma parte do terreno ao São Paulo, exatamente para fazer a propaganda da venda de lotes na região. O São Paulo sempre teve um pioneirismo muito grande. Quando a gente fala em Morumbi, ninguém lembra do Palácio do Governo, lembra do São Paulo.

Sua gestão, como Governador do

Estado de São Paulo, foi a responsável por construir mais quilômetros de metrô na história da cidade. Como foi na época?

Primeiramente devo dizer que esse começo foi muito complicado. No meu mandato, São Paulo fez sua primeira linha de metrô, que vai de Jabaquara a Santana (Linha 1-Azul). A construção foi difícilíssima, pois não havia tanta experiência como hoje em dia. Essa linha passa por baixo do centro de São Paulo, por esse motivo sempre foi motivo de tensão e preocupação. Felizmente nunca houve nenhum acidente ou algo do tipo. Agora, o futuro da cidade de São Paulo tem que passar pelo metrô. E isso eu já dizia há 40 anos e continuo dizendo, pois a cidade explodiu! Eu vim para São Paulo em 1945 e a população era de 1,5 milhões de habitantes, hoje temos 11 milhões só no município e 20 milhões na grande São Paulo. O fato é que vivemos em uma cidade de 20 milhões de habitantes e uma avenida nova apenas transfere o congestionamento para frente. Temos que ter extensão de linhas de metrô, porque ainda temos muito poucas. Eu fui Governador e sei que os recursos do Estado têm limites e que também temos outras prioridades, mas o metrô é fundamental para São Paulo, não existe outra alternativa.

Como o senhor enxerga o projeto da Linha Ouro do Metrô?

Ela seria de um imenso benefício, já que vai ter grande circulação de pessoas. E, na minha opinião, não irá descaracterizar o bairro. É claro que vai ter gente reclamando, mas os benefícios que ela vai trazer serão imensos. Dois setores

do metrô vão ser conectados por uma linha de características muito modernas. Aliás, já usadas, com muito sucesso, em outros países.

Como avalia o trajeto, em relação ao trânsito, do Morumbi até Centro da cidade?

Hoje eu não resido no Morumbi, mas toda minha família mora. Sei que a cada dia a situação fica mais difícil, a cidade e o bairro continuam em expansão. O Morumbi era só mato e hoje é um grande bairro residencial, carente de transporte público. Por isso, deve-se esquecer o mal-estar causado pelas obras do metrô, devemos pensar no bem estar coletivo que resultará da construção dele.

Sem entrar em polêmicas, mas o senhor acha que dessa vez sai o tão sonhado estádio do Corinthians? Que, ao que tudo indica, será a arena paulistana na Copa do Mundo de 2014.

Olha, vamos torcer para que saia. Agora, eu não considero fácil, clube nenhum no mundo - não digo só o Corinthians - teria condições de fazer um estádio desse valor em apenas 2 anos. O Morumbi foi feito na base da venda de ideias e demandou 18 anos de esforços, mas foi exclusivamente vendendo ideias. Clubes de futebol, se analisarmos, quase todos estão endividados e dificilmente um algum tem a quantia para a construção de um grande estádio. Está certo que os estádios, de maneira geral, são públicos, mas eu ainda vejo dificuldades. Eu faço votos para que o Corinthians consiga, seria um benefício para o clube em geral e também para a cidade, mas é uma missão muito difícil.

MAIS QUALIDADE DE VIDA

Metrô em Paraisópolis é revolução, dizem moradores do bairro mais populoso da região

Por André de Oliveira

Paraisópolis, bairro criado na década de 50, possui hoje cerca de 100 mil habitantes

Atrás dos muros de grandes casarões e de ruas largas e arborizadas da região do Morumbi se esconde o bairro de Paraisópolis, onde cerca de 100 mil pessoas moram em casas humildes de alvenaria. Guiado por Alarcon Gonçalves, estudante de 24 anos, sigo por entre ruelas que, muitas vezes, não oferecem espaço nem para duas pessoas andarem lado a lado. "Este bairro é tão grande e cheio de labirintos que, mesmo tendo morado a vida inteira aqui, eu ainda não conheço tudo", confessa Gonçalves ao ficar em dúvida sobre

que caminho deveria seguir.

A vida para os moradores de Paraisópolis não é fácil. O bairro, que começou a ser habitado na década de 50, devido à necessidade de mão de obra no bairro do Morumbi – que estava em expansão –, foi, por muito tempo, ignorado por qualquer política pública. Só na última década começou a passar por um processo de reurbanização que culminou, para alegria de Gonçalves e os outros moradores, no anúncio da construção da estação Paraisópolis, que será parte integrante da nova linha de metrô da cidade, a Linha 17 – Ouro.

"Hoje em dia, se você quer ir pra área central da cidade, demora, dependendo do dia, de duas a três horas", conta Gonçalves, enquanto caminhamos para o local em que será construída a estação. No lugar ainda não foi feito muito e, na verdade, é difícil imaginar uma estação lá, e, por isso mesmo, a chegada do metrô à região tem sido tratada como uma revolução por todos os moradores de Paraisópolis.

Nesta entrevista, Gilson Rodrigues, presidente da União de Moradores e de Comércio de Paraisópolis,



André de Oliveira



André de Oliveira

**Nesta área,
próxima
à avenida
Perimetral que
está sendo
construída
pela
prefeitura, será
a futura
estação
Paraisópolis**

lis, conta por que ele acredita que “a situação é emergencial e do jeito que está é impossível continuar”.

Como é o transporte em Paraisópolis hoje em dia?

É muito complicado e caótico, porque a população de Paraisópolis tem crescido muito e os governos não fizeram muita coisa, até hoje, pra atender a crescente demanda de usuários do transporte coletivo. É necessário que se aumente o número de linhas de ônibus e que se iniciem as obras do metrô urgentemente. Atualmente, todo o transporte que temos são três linhas de micro-ônibus (Pinheiros, Campo Belo e Santo Amaro) e uma de ônibus (Terminal Princesa Isabel). Isso faz com que uma pessoa que queira ir para o Centro leve de duas a três horas.

Qual é a população de Paraisópolis?

Acreditamos que 100 mil pessoas moram aqui atualmente. Os primeiros moradores vieram para cá na década de 50. Como o bairro do Morumbi estava crescendo e a mão de obra era necessária, muitos trabalhadores vieram para cá e fixaram residência no que, hoje em dia, é Paraisópolis.

Como a comunidade está recebendo o projeto do metrô?

Estamos recebendo a notícia com muita alegria, porque ela vem ao encontro de uma reivindicação antiga da comunidade, que sempre pediu algum meio de transporte rápido e eficaz próximo

às nossas residências. A construção de um metrô em Paraisópolis é uma revolução para nós. E tudo isso é fruto de uma luta, nós sempre pedimos por isso e agora estamos lutando para garantir que as obras sejam, de fato, iniciadas. Quando soubemos que a Linha Ouro não seria mais priorizada pelo Metrô, nos movimentamos e fomos atendidos pelo governo.

Por não ser subterrânea, a nova linha causa descontentamento na comunidade?

Não. Eu acho que nós devemos garantir o transporte de qualidade. Esse é um tipo de transporte eficiente e, o melhor de tudo, vai ser concluído em um curto espaço de tempo. Nossa situação é emergencial, do jeito que está é impossível: se você quiser ir para o centro vai demorar de duas a três horas, e com o novo metrô vai levar 30 minutos!

Quais melhorias você prevê para a vida da população?

Acho que vai facilitar a vida de todos e, o mais importante, vai dar qualidade de vida para os habitantes de Paraisópolis. Ao invés de perder três horas no trânsito, as pessoas vão ganhar três horas de convivência familiar, lazer e estudo.



Léo Sombra

**Para Gilson
Rodrigues,
metrô trará
qualidade
de vida à
Paraisópolis**

UM BENEFÍCIO PARA A SAÚDE HOSPITALAR

O metrô, segundo a administração do Hospital Einstein, é muito bem-vindo para o entorno da instituição

inaugurado na década de 70, o Hospital Israelita Albert Einstein transformou-se em uma das instituições de cuidado à saúde mais reconhecidas do Brasil. Sua sede, localizada no bairro do Morumbi, ao lado do Estádio Cícero Pompeu Toledo, recebe cerca de 30 mil pessoas todos os dias e conta com, aproximadamente, 7.500 funcionários. Atualmente o único meio de transporte público disponível para atender todo esse montante de pessoas que se desloca todos os dias para a área é o ônibus.

O tráfego de carros no entorno do hospital, que já seria complicado, dado o grande número de pessoas que circulam nele, é agravado por sua vizinhança, que não se limita ao estádio, mas também conta com o bairro de Paraisópolis, inúmeras escolas, residências e condomínios particulares. A estação Estádio do Morumbi da Linha 17 - Ouro, que estará localizada a algumas centenas de metros do estádio, não só desafogará o trânsito próximo ao estádio, como também servirá de opção para pacientes e funcionários que se dirigem ao hospital.

Por ano chegam ao Pronto-Socorro do hospital mais de 800 ambulâncias, vindas dos mais diferentes cantos da cidade. Dependendo da hora da ocorrência, a viagem pode durar horas. Com a chegada da nova linha do metrô, é de se esperar que a circulação de carros

Para
Lottenberg,
chegada
do metrô
facilitará
o dia a dia
no Hospital
Albert
Einstein





O trânsito pesado na região do Morumbi atrasa o tráfego de ambulâncias rumo ao hospital (esq.)

melhorará o trânsito nos arredores do hospital. Isso é o que espera o médico oftalmologista Claudio Lottenberg, presidente do Hospital Albert Einstein e ex-secretário de Saúde da Cidade de São Paulo em 2005.

Como foi sua trajetória profissional dentro do hospital?

Estou no Einstein desde 1988, quando aqui me estabeleci como médico oftalmologista e iniciei minha prática médica. Com os anos, fui me interessando pelas atividades de gestão, tendo sido convidado pelo dr. Reynaldo Brandt, quando este assumiu a presidência da organização, para trabalhar em sua equipe. De lá para cá é uma história de um envolvimento cada vez maior, primeiro assumindo a vice-presidência e, há nove anos, a presidência da organização. Gosto muito do que faço, dividindo meu tempo entre minha atividade médica, a de presidente e a minha família.

O senhor é favorável à construção da Linha Ouro do metrô?

Sou. Claro que sou.

Como é a mobilidade de ambulâncias na área do Hospital Albert Einstein?

As ambulâncias têm as mesmas dificuldades que todos os veículos em São Paulo apresentam. Procuramos lotá-las em pontos diferentes e em nossas unidades satélites, mas isso tem se tornado cada vez mais problemático. O metrô trará uma melhoria no trânsito como um todo e as ambulâncias logicamente se beneficiarão também disso.

O metrô seria uma opção para o senhor? Como prevê que a chegada do metrô melhorará o funcionamento do hospital?

Como resido próximo do hospital não usaria o serviço. No entanto, o metrô é, sem dúvida, um fator fundamental na existência da cidade e certamente isso será muito bom para nossos colaboradores e pacientes.

O que acha da opção pelo monotrilho?

O fato é que entre o ideal e o possível existe uma grande diferença. Esta solução é mais rápida na execução e mais barata.

É uma reivindicação do hospital a chegada do metrô?

Nunca fizemos qualquer tipo de solicitação formal acerca disso, embora apoiemos a iniciativa.

DO AVIÃO AO METRÔ

O aeroporto de Congonhas, que recebe diariamente 60 mil pessoas, será o primeiro do país a ter uma estação de metrô em suas dependências. E isso vai mudar a vida de muita gente

I naugurado na década de 30, o aeroporto de Congonhas se tornou, com o tempo, um dos principais portões de embarque e desembarque do Brasil. Atualmente, ele tem a segunda maior movimentação do país, perdendo apenas para o aeroporto internacional de Guarulhos. Em 2009, a média da movimentação total de passageiros foi de 39 mil por dia, ganhando, até mesmo, do aeroporto

internacional de Brasília, que, no mesmo ano, teve uma média de 35 mil passageiros por dia. A população flutuante do aeroporto paulistano, que só atende voos nacionais, é de 60 mil pessoas, ou seja, é como se fosse uma pequena cidade de interior condensada em uma área total de, aproximadamente, 1,5 km², estrategicamente localizada a apenas 8 quilômetros do Centro.





O Charles de Gaulle, em Paris, é interligado ao metrô, assim como a maioria dos aeroportos localizados em grandes cidades da Europa e dos Estados Unidos

O grande fluxo de pessoas que passa todos os dias por Congonhas torna obrigatórias boas ligações com a malha viária da cidade. As avenidas Washington Luís e Bandeirantes ladeiam o aeroporto e oferecem boa saída para os carros. No entanto, toda a facilidade para os motoristas de carros particulares se transforma em dificuldade quando se fala em transporte público, já que o único meio de

chegar e sair de Congonhas é de ônibus.

A Linha - 17 Ouro, nova linha de metrô da cidade de São Paulo, ligará o aeroporto à rede de trens e metrô, o que facilitará (e muito) a vida tanto dos passageiros quanto dos funcionários que diariamente se dirigem ao aeroporto. "Eu moro na Vila Mariana e uso ônibus todos os dias. A vinda é tranquila, levo no máximo 20 minutos, mas na volta, às 6 e meia da tarde, posso perder até uma hora e meia no trânsito", conta Filipe Delage, assessor de imprensa da Infraero. Para ele, a estação seria de ótima ajuda. "Torço para que fique pronta rápido", acrescenta. A agente de aeroporto Carolina de Almeida concorda com Filipe e, apesar de ir trabalhar de carro, diz que trocaria pelo metrô facilmente. "Essa linha seria muito boa para todos os funcionários e usuários do aeroporto. Eu, por exemplo, cortaria todos os meus gastos com gasolina".

"Eu acho bom a linha do metrô passar pelo aeroporto, que vai ser uma exclusividade de São Paulo, porque nenhuma outra cidade do país tem esse transporte", opina Maurício Oliveira, agente de aeroporto. Com uma média diária de 530 pousos e decolagens, Congonhas será o primeiro aeroporto nacional, como atesta Maurício, a receber esse tipo de sistema de transporte, tão comum em várias cidades europeias, como Madri, Paris e Londres.



Uma "cidade" de 60 mil habitantes circula diariamente pelo aeroporto paulistano

VIDA NOVA AOS CINQUENTA ANOS DE IDADE

O acesso ao Estádio do Morumbi em dias de jogos e shows vai ficar muito mais fácil quando as linhas Amarela e Ouro entrarem em operação

DUAS NOVAS ESTAÇÕES DE METRÔ

Em 2010 o Estádio Cicero Pompeu de Toledo, o Morumbi, completou 50 anos de idade. E, como presente, deve ganhar, nos próximos anos, duas estações de metrô em seu entorno. Além da linha Amarela, cuja estação Vila Sônia estará localizada a 1,2 quilômetro de distância do estádio, a construção da Linha 17 Ouro também trará melhorias significativas no entorno do estádio do Morumbi, além do impacto significativo na melhoria das condições de tráfego para quem transita pela região do aeroporto de Congonhas, Jabaquara, nas avenidas Roberto Marinho, João Dias e Morumbi.

AMPLIAÇÃO VIÁRIA DA PERIMETRAL

O leito da Linha 17 Ouro será construído a partir da ampliação viária desde a avenida João Dias até a Jorge João Saad, no que se convencionou chamar de avenida Perimetral. A avenida Jules Rimet, que passa ao lado do estádio do Morumbi, ganhará calçadas que irão melhorar em muito a organização do fluxo, conforto e segurança dos frequentadores dos eventos esportivos e musicais.

PRAÇA REVITALIZADA

A praça Roberto Gomes Pedrosa, hoje absolutamente degradada e sem proveito algum para a comunidade, ao receber uma das estações da Linha 17 Ouro passará por um processo de revitalização, com a criação de uma praça plana e arborizada de aproximadamente 30 mil m², que poderá ser usufruída por toda a população, além da construção de um estacionamento para 1.650 veículos, que poderá ser utilizado pelos usuários da Linha 4 do metrô e da própria Linha 17 Ouro.

NOVOS PISCINÕES

Os graves problemas de enchentes que assolam o São Paulo Futebol Clube e todos os moradores do entorno do estádio do Morumbi ganharão solução definitiva a partir do desvio do córrego do Antonico, que atualmente passa debaixo do campo do estádio do Morumbi, para a avenida Jorge João Saad, além da providencial construção de dois novos piscinões no subsolo da praça Roberto Gomes Pedrosa.





DO JEITO QUE ESTÁ NÃO PODE FICAR

A OPINIÃO DE QUEM VIVE NO SUFOCO E QUER MUDAR



Cida Praz
34 anos
É comerciante
há 10 anos

“O trem vai ser muito bom pra gente. E o meu comércio vai ser beneficiado, porque vai ficar perto da estação. Eu acho que vai ser muito bom pras pessoas que trabalham fora também.”

Fotos: André de Oliveira

Isandra Suzane
20 anos
Estudante

“Só vejo vantagens na chegada do metrô aqui. Não importa se é monotrilho ou não, o bom é que não vamos mais pegar trânsito e ter que enfrentar os ônibus lotados. E o monotrilho vai ficar pronto muito mais rápido que o outro, e isso é o mais importante.”





Juliana Gonçalves

27 anos
Presidenta da
Associação de
Mulheres de
Paraisópolis

“O metrô vai ser mais uma oportunidade e vitória da comunidade. Chegar mais cedo em casa, não se atrasar no trabalho e na escola só são vantagens para nós. Ontem, por exemplo, eu tive que faltar na faculdade por causa do trânsito causado pelo show do Bon Jovi.”

DO JEITO QUE ESTÁ NÃO PODE FICAR



"Não tem mudança sem ter quem reclame, mas a questão é necessidade. Paraisópolis não pode esperar mais 15 anos. Na atual situação, tanto faz se é metrô debaixo da terra ou se é em viaduto".

Renata Alves
30 anos
Desempregada

Carolina de Almeida
Agente de aeroporto

Maurício Oliveira
Agente de aeroporto

"Essa linha seria muito boa para todos os funcionários e usuários do aeroporto. Eu, por exemplo, cortaria todos os meus gastos com gasolina, porque venho de carro para cá todos os dias."

"Eu acho bom a linha do metrô passar pelo aeroporto, o que é uma exclusividade de São Paulo. Porque nenhuma outra cidade do país tem isso, principalmente grande capital. Eu espero que seja construída mesmo."

"O metrô seria muito bom, porque teríamos uma opção a mais de transporte para chegar ao aeroporto de Congonhas."

Filipe Delage
Assessor de imprensa da Infraero



**Alarcon
Gonçalves
Gomes**
24 anos
Estudante

**Elizandra de
Oliveira Cerqueira**
22 anos
Estudante

André de Oliveira

“O mais importante desse novo metrô é que ele é um meio de transporte eficiente, muito ao contrário das peruas, que, além de poucas, vêm sempre lotadas. Independente se vai passar por baixo ou por cima, o que nós precisamos é de uma solução rápida.”

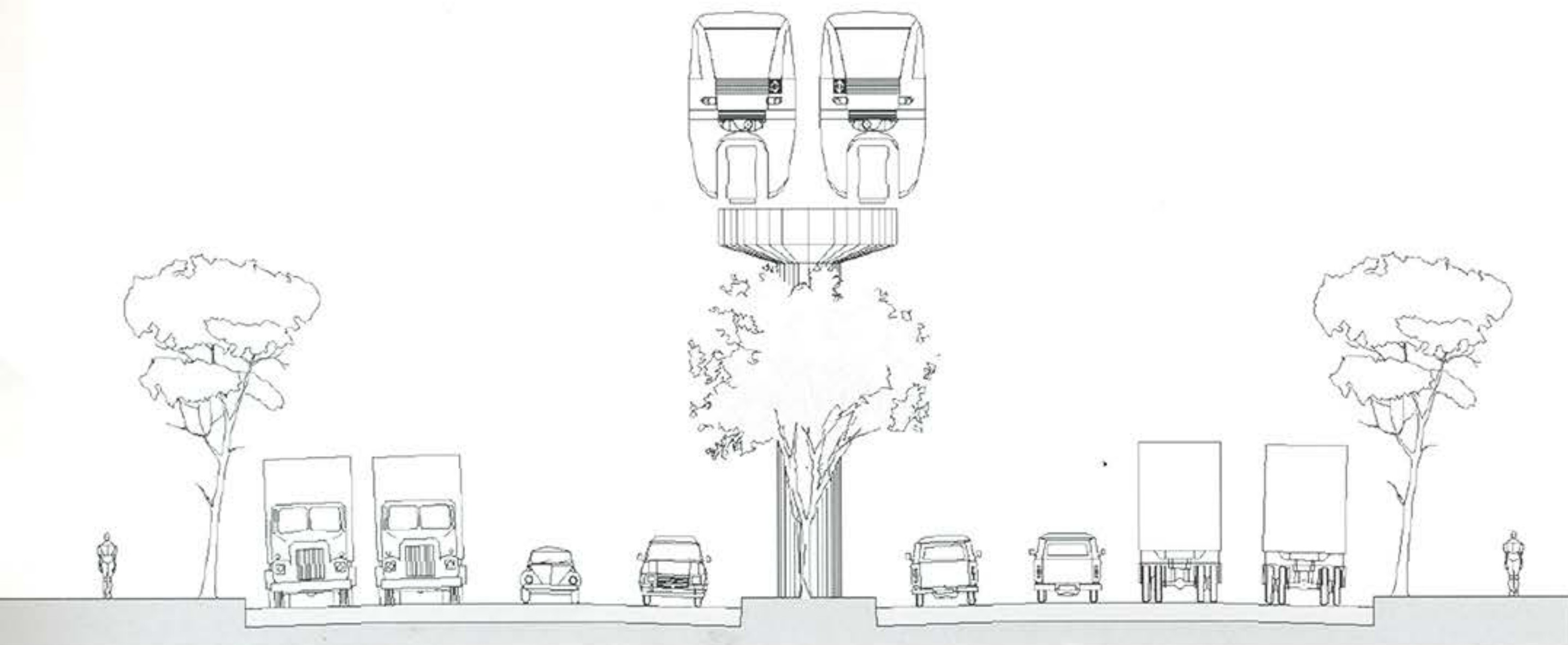
“Com o metrô, os moradores aqui de Paraisópolis vão ter tempo para descansar e passar mais tempo com a família. Tem gente que paga aluguel pra morar aqui, mas passa só quatro horas em casa por causa do trânsito. Qual é o sentido disso?”

A IMPORTÂNCIA DO MONOTRILHO PARA MELHORAR A INTEGRAÇÃO ENTRE DIFERENTES BAIRROS DA CIDADE



O sistema de transporte coletivo é um dos elementos mais importantes para a integração entre os bairros de uma cidade. O crescimento acelerado da megacidade de São Paulo não foi acompanhado pela oferta adequada desses sistemas que não foram devidamente planejados ao longo do século XX. Hoje a implantação desses sistemas precisa se acomodar, da melhor maneira possível, ao interior de espaços urbanos altamente ocupados e consolidados. Essa acomodação é motivo de conflitos e negociações inevitáveis, necessárias, no entanto, para diminuirmos o excesso de automóveis privados que provocam congestionamentos quilométricos. A necessidade de mais investimentos em transportes coletivos é um consenso entre praticamente todos os setores governamentais e sociais da cidade.

A proposta do metrô para a construção da Linha Ouro utilizando uma solução de média capacidade, baseada no monotrilho, irá contribuir para melhorar a interligação entre diferentes regiões de São Paulo. Considerando que esses bairros se colocam entre os mais valorizados da cidade, concentram várias oportunidades econômicas e possuem boa oferta de empregos, é fácil supor que o monotrilho irá contribuir para melhorar os deslocamentos entre os locais de trabalho, moradia, estudo, consumo, entre ou-



tras atividades urbanas. Ademais, o monotrilho irá se conectar com estações de outras linhas de metrô. Essas articulações com outros eixos de transporte coletivo reforçam a característica reticular do sistema de transporte coletivo e melhoram a integração com bairros e municípios mais distantes da metrópole.

Outras duas características bastante positivas da Linha Ouro são, primeiro, a melhora nas condições de mobilidade dos moradores de Paraisópolis, que são predominantemente de baixa renda e dependem bastante do transporte coletivo e, segundo, a ampliação no acesso a grandes equipamentos urbanos utilizados por milhares de pessoas, como o aeroporto de Congonhas e o estádio do Morumbi. Paraisópolis é conhecida como a segunda maior favela da cidade de São Paulo, depois de Heliópolis, e existe todo um esforço feito por diferentes governos para melhorar as condições de vida e de moradia das pessoas. Essa característica nos faz lembrar da importância do transporte coletivo para o acesso aos benefícios e às geografias de oportunidades da metrópole, especialmente por parte da população de baixa renda. A disseminação desses acessos contribui para reduzir a segregação socioespacial entre os diferentes grupos sociais e para enfrentar os altos graus de desigualdade existentes na

cidade de São Paulo.

Toda essa importância social, econômica e urbana dos sistemas de transporte coletivo exige um planejamento dos investimentos e dos projetos a partir dos vários tipos de impactos positivos e negativos que sempre ocorrem em intervenções urbanas de grande porte. É preciso reduzir os impactos negativos e potencializar os impactos positivos que deverão ocorrer na vida dos diferentes grupos sociais, nas atividades econômicas, nas dinâmicas de fluxos de pedestres e veículos, nas atividades econômicas, na paisagem urbana, entre outros fatores. Nesse sentido, o pensamento e as concepções que orientam a elaboração dos projetos e a realização dos investimentos não devem se restringir somente aos limites das estações e das calhas de circulação. No caso do monotrilho, é fundamental considerar as ligações desses elementos com tudo o que está nas vizinhanças e não pensar somente nas ruas e avenidas mais próximas. Os espaços do transporte público devem ser pensados como parte dos espaços públicos da metrópole e, portanto, devem se articular inteligentemente com os outros espaços públicos e com as dimensões privadas da vida urbana. A oferta de transporte coletivo deve apontar para um projeto vital, sustentável e belo de cidade.

Kazuo Nakano é arquiteto urbanista, doutorando em demografia na Unicamp.



