

# Metrópole



**'Pílula do câncer'**  
Anvisa vê risco em liberar substância sem estudo. Pág. A23

**Transportes.** Ideia é que concessionária da Linha 4 construa acesso para quem faz a baldeação para a Linha 2, em troca de aditivo contratual; expectativa é de que o tempo de travessia caia dos atuais 8 minutos e 20 segundos para 4 minutos e 40 segundos

## Estado planeja novo túnel para ligar estações na região da Avenida Paulista

Rafael Italianni

A concessionária ViaQuatro, que administra a Linha 4-Amarela do Metrô, vai construir mais um túnel para facilitar a baldeação entre as Estações Paulista, da Linha 4, e Consolação, da Linha 2-Verde do Metrô. A ideia é diminuir o tempo de travessia dos atuais 8 minutos e 20 segundos, em média, para 4 minutos e 40 segundos. Os cálculos são da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) e da concessionária. A obra deve começar até o início do próximo ano, sem previsão de entrega.

“O formato do túnel atual causa um gargalo”, observa o secretário estadual de Transportes Metropolitanos, Clodoaldo Pelissioni. Em média, 22,5 mil passageiros passam por ali por hora nos horários de pico. Os estudos da companhia apontam que essa quantidade pode saltar para mais de 35 mil pessoas em 2019, com a chegada dos futuros usuários da Linha 6-Laranja e das extensões das Linhas 5-Lilás e da própria 4-Amarela.

Essa nova travessia substitui a antiga ideia de abrir uma saída para passageiros pela Rua Bela Cintra. As simulações feitas até agora também levaram ao abandono pelo Estado da ideia de alargar a passagem atual, que tem 300 metros.

O gargalo surge no “cotovelo” formado pelos corredores próximos do mezanino da Linha 4, que recebem passageiros dos dois lados. Com a nova proposta, os usuários que desembarcam pela Estação Paulista terão acesso exclusivo pela passagem nova (que deve ter cerca de 50 metros a mais, apesar da redução no tempo final de trajeto) até a área das esteiras. Da mesma maneira, quem desce na Consolação vai continuar usando o túnel que já existe na parte final do trajeto, mas não terá de dividir espaço com pessoas no fluxo contrário.

Na prática, o cenário só ficará igual ao atual nos cerca de 90 metros de esteiras, que continuarão sendo de “mão dupla”. Procurada, a ViaQuatro explicou que, “até a presente data, há estudos de alternativas, porém, sem definição do traçado”.



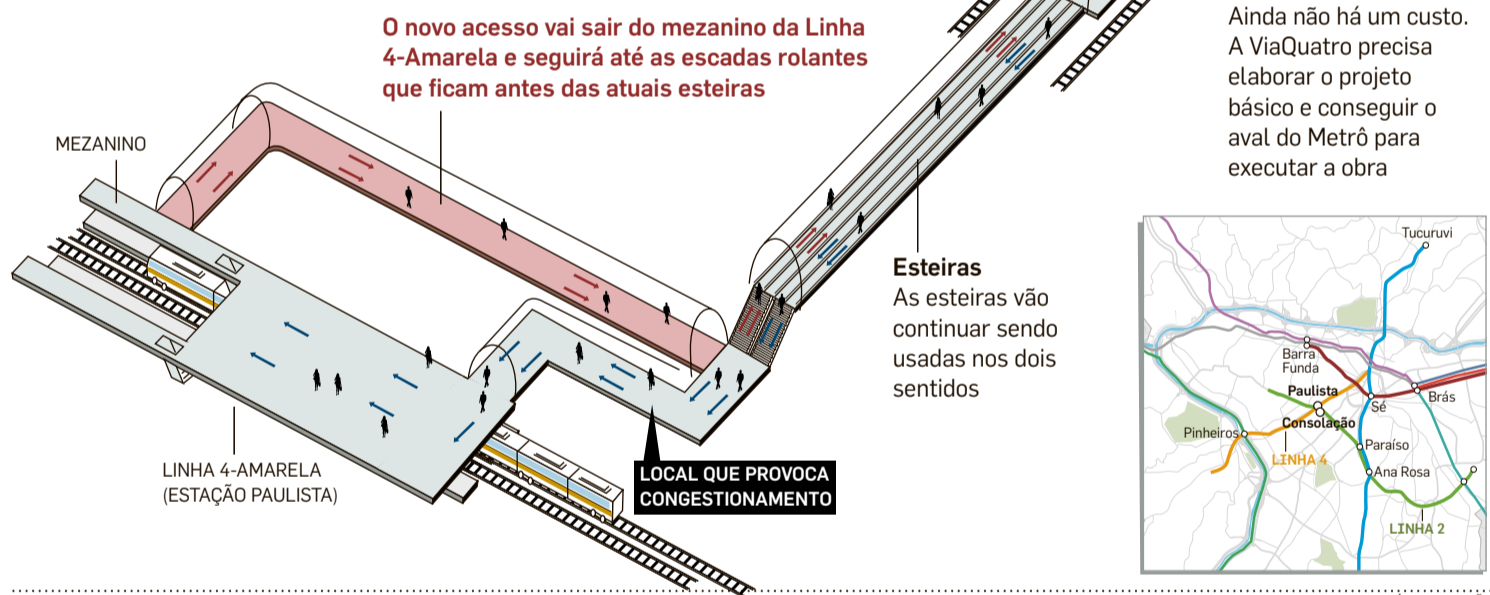
**Aperto.** Nos próximos anos, aumento de usuários vai ser de 57% com novas estações; obra deve começar até início de 2017

### ESTRUTURA

● Atualmente, o túnel entre a interligação das linhas 2-Verde e 4-Amarela tem mão-dupla, causando “congestionamentos humanos” nos horários de pico

#### Proposta

A ideia é ter dois túneis, um para cada sentido. O atual atenderia quem desce na Estação Consolação e vai para a Estação Paulista; o novo serviria para quem sai da Linha 4-Amarela e vai para a 2-Verde



O novo acesso vai sair do mezanino da Linha 4-Amarela e seguirá até as escadas rolantes que ficam antes das atuais esteiras

**Custo**  
Ainda não há um custo. A ViaQuatro precisa elaborar o projeto básico e conseguir o aval do Metrô para executar a obra

**Esteiras**  
As esteiras vão continuar sendo usadas nos dois sentidos

LOCAL QUE PROVOCA CONGESTIONAMENTO



INFOGRÁFICO/ESTADÃO

Para acelerar o novo túnel, o governo planeja passar a execução para a ViaQuatro. A proposta já teve parecer favorável da Procuradoria-Geral do Estado (PGE) e aguarda posicionamento do Conselho Paulista das Parcerias (CPP). “A conces-

sionária privada vai fazer o projeto. Eu aprovo tecnicamente, com a ajuda do Metrô, eles me apresentam os valores e podemos negociar se o pagamento vai ser em dinheiro ou ampliação do prazo da concessão (hoje de 30 anos)”, afirmou Pelissio-

ni. A expectativa é de que sejam feitos aditivos contratuais.

**Aprovado.** Especialistas consultados pelo Estado gostaram da ideia. O engenheiro Roberto Kochen, professor aposentado do Departamento de

Infraestrutura da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP), considera que “a melhor solução” é um novo túnel, em vez do alargamento do existente, o que poderia ser prejudicial para a operação da Linha 2-Verde. “Preci-

sa ampliar a capacidade porque chegou a uma situação de saturação. (A passagem) Foi subdimensionada e tem mais pessoas do que poderia absorver”, explicou o especialista.

Nestor Tupinambá, representante do Metrô no sindicato dos engenheiros e arquitetos da companhia (Aeamesp), considera o alargamento até inviável. “Poderia afetar por onde os trens passam. Isso vale para qualquer túnel, em qualquer profundidade.”

**Lotação.** Na tarde de anteontem, uma pane elétrica da Linha 1-Azul prejudicou a circulação nas Linhas 2-Verde, 3-Vermelha e a fluidez na interligação entre as Estações Paulista e Consolação. A reportagem levou nove minutos entre as plataformas. Procurado, o governo estadual respondeu que o tempo habitual para o trajeto em horário de pico foi mantido mesmo com a falha.

Os passageiros dizem que a travessia lenta é normal, independentemente de haver problemas ou não no sistema de transporte sobre trilhos. Os esbarrões viram brigas em um ambiente sobrecarregado. “Sempre lota. Já vi muita briga dentro do túnel, gente se empurrando e ameaçando bater porque encostou em outra pessoa”, disse a analista de comércio exterior Bárbara Lima, de 22 anos. O gerente financeiro Laudeci Carpe, de 51 anos, teme não ter “para onde correr”, caso algo mais grave aconteça dentro do túnel. “Se tem um tiroteio aqui dentro, uma briga mais complicada ou qualquer outra emergência, meu medo é ser pisoteado pelas pessoas desesperadas.”

**Escadas rolantes.** Além dessa alteração na região da Avenida Paulista – considerada mais complexa –, a ViaQuatro também vai instalar mais escadas rolantes na Estação Pinheiros, na integração com a Linha 9-Esmeralda da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que também tem problemas de lotação. De acordo com a secretária estadual, no pico da manhã são 25 mil usuários na baldeação e outros 26,9 mil no pico da noite, em ambos os sentidos.

### Pesquisa

## AEROPORTO DE CURITIBA É ELEITO MELHOR DO PAÍS

Afonso Pena ainda é o mais ‘cordial’ e eficiente com bagagens, segundo os passageiros

Eduardo Rodrigues  
BRASÍLIA

O Aeroporto Afonso Pena, de Curitiba (PR), foi o melhor terminal do País no ano passado, de acordo com pesquisa feita pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) com passageiros. Além da escolha do melhor terminal, a segunda edição do “Prêmio Aeroportos + Brasil 2016” também elegeu os melhores aeroportos em oi-

to categorias de serviços aos usuários.

O terminal curitibano também recebeu ontem em cerimônia na SAC o troféu de mais cordial do Brasil. O Afonso Pena foi premiado ainda como o mais eficiente na restituição de bagagem e o mais eficaz no processo de check-in, medido pelo tempo de fila e pelo rigor da inspeção.

Já o Aeroporto de Natal (RN) foi eleito o mais confortável. Nessa categoria, foram avaliados quesitos como conforto



**Afonso Pena.** Eficaz também no processo de raio X

acústico e térmico, além de segurança e disponibilidade de infraestrutura. O terminal potiguar também levou o prêmio de check-in mais eficiente.

O terminal mais limpo na avaliação dos viajantes em 2015 foi o de Viracopos, em Campinas (SP), também eleito na categoria de maiores facilidades aos

passageiros, como comércio, alimentação e estacionamento. Na categoria que mediu a eficiência dos serviços públicos disponíveis – como controle migratório e aduaneiro –, o vencedor foi o Aeroporto de Brasília.

**Empresas.** Neste ano, duas categorias também premiaram

### PREMIADOS

● **Melhor terminal e melhor em cordialidade, restituição de bagagem e raio X**  
Aeroporto Internacional Afonso Pena – Curitiba (PR)

● **Conforto e check-in**  
Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves – São Gonçalo do Amarante/Natal (RN)

● **Melhor em limpeza e facilidades para passageiros**  
Aeroporto Internacional de Vira-

copos – Campinas (SP)

● **Melhor em serviços públicos**  
Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek – Brasília (DF)

● **Melhor check-in**  
Azul

● **Melhor em restituição de bagagem**  
Gol

empresas aéreas brasileiras. A mais eficiente no check-in foi a Azul, enquanto a Gol teve a restituição de bagagem mais satisfatória. Mais de 52 mil passageiros foram ouvidos ao longo de 2015 nos 15 maiores aeroportos do País, responsáveis por 80% da movimentação nacional do setor. “As pesquisas feitas pela

SAC têm sido usadas pelos administradores dos terminais para a melhoria dos serviços prestados. A evolução dos aeroportos tem sido constante”, avaliou o ministro Guilherme Ramalho. “Nosso objetivo agora é ampliar a pesquisa para mais aeroportos.”