

VIAGEM COMPLETA

Para tornar finalmente real um sonho de meio século, foram precisos sete anos de obras e 900 milhões de dólares, ou quase 8 bilhões de cruzeiros. A retumbância dos números e o significado da obra, contudo, não impediram que o prefeito paulistano Olavo Setúbal resolvesse dispensar maiores comemorações – o que acabou convertendo num anônimo o primeiro passageiro a entrar num dos doze trens das 6 horas, que inauguraram definitivamente a linha Norte-Sul do metrô de São Paulo, na última sexta-feira. Assim, discretamente, a cidade ganhou sua primeira linha metroviária completa, etapa derradeira de uma longa série de inaugurações parciais e programas de treinamento da população.

Até as 20h30, oficializando uma nova rotina da cidade, as doze composições de seis vagões, com partidas a cada 7 minutos, percorreram ininterruptamente os 17,2 quilômetros e dezenove estações entre os terminais de Santana e Jabaquara. É verdade que faltam acessos e pequenos retoques em certos trechos, e a gigantesca estação da Sé, no centro geográfico da cidade – que deverá ser o ponto central da cruz formada pelas linhas Norte-Sul e Leste-Oeste -, tão cedo não será inaugurada. Mais ainda, acampamentos operários e cercas de arame farpado prosseguem sitiando outros acessos.

Entretanto, o metrô paulista parece caminhar resolutamente para a maioria. E talvez até já tenha adquirido, como assegura um entusiasmado engenheiro, “a cara dos metrô do exterior”. De fato, a pontualidade e o conforto dos vagões chegam a lembrar o requintado similar a San Francisco, na Califórnia. E, numa comparação com o turbulento subway de Nova York, a versão paulistana apresenta uma considerável vantagem adicional. “Aqui, o índice de criminalidade é praticamente nulo”, ressalta um inspetor da Companhia do Metropolitano, “e já não ocorrem as depredações do começo”.

Recalcitrantes – Em um ano de operação comercial, contudo, o metrô só transportou 6 milhões de pessoas – ou seja, apenas 55 000 passageiros diários. Essa média, que agora deverá saltar para 120 000 com a liberação do percurso completo, torna consideravelmente remota a ambiciosa meta dos cronogramas originais – segundo seus cálculos, a esta altura, 1 milhão de passageiros estariam percorrendo todos os dias a Norte-Sul. Mas, para os mais céticos, essas previsões esbarram na própria composição social dos bairros ao longo da linha, tipicamente de classe média.

“Os vagões só viajaram lotados se todos os moradores motorizados virassem passageiros, e isso não está acontecendo”, observa o advogado Dario Mastrocola, 32 anos, que efetivamente desistiu das penosas travessias entre a Vila Mariana e o escritório na Liberdade a bordo de sua Variant. De qualquer forma, tanto os técnicos da Companhia como o prefeito, que prevê para setembro de 1976 o cumprimento da antiga meta, permanecem confiantes no poder de atração exercido sobre os paulistanos pela economia de tempo representada pelo metrô – 30 minutos separam as extremidades do trajeto.

Por outro lado, todos esperam animadores resultados da campanha publicitária que vem estimulando a população a freqüentar “o novo caminho da cidade”. Mas os técnicos já

reconheceram que os bairros às margens dos trilhos dificilmente conseguirão, sozinhos, alimentar as plataformas com as extensas procissões requisitadas pelo mais moderno meio de transporte de massa do mundo. Assim, além de procurar seduzir motoristas recalcitrantes, a Companhia vem procurando capturar os volumosos grupos sociais historicamente submetidos aos tormentos dos ônibus superlotados e morosos.

Falhas e fraudes – Para ampliar o fraco raio de ação natural da Norte-Sul, foram implantadas em julho as primeiras “linhas de ônibus integradas” – cujos bilhetes dão direito a utilizar os trens metroviários ao preço de 1,50 cruzeiro. Ligando seis estações do metrô a estratégicas regiões periféricas, as dez linhas pioneiras imediatamente duplicaram o número habitual de passageiros. E, ao menos parcialmente, alcançaram seu mais caro objetivo. “Até julho, os vagões quase só conduziam donas-de-casa e profissionais liberais”, conta um assessor da Companhia. “Com a integração, chegaram os primeiros contingentes da classe C”.

Antes de junho de 1976, mais 140 linhas deverão configurar uma eficiente malha coletora de passageiros para o metrô, em bairros afastados do percurso da linha. Mas é provável que somente em 1980, com a conclusão da crucial linha Leste-Oeste, que deverá unir seus mais densos bairros operários, São Paulo possa refletir com mais clareza os benéficos eleitos dos trilhos. Desde fevereiro, a segunda linha vem procurando conduzir para a periferia as escavações ainda restritas ao central vale do Anhangabaú.

Enquanto isso, os túneis e os elevados da Norte-Sul continuarão desempenhando o papel de fecundo campo de experiências. Em um ano, por exemplo, os técnicos puderam corrigir traiçoeiras falhas mecânicas – como portas que não abriam ou então fechavam repentinamente – ou combater difundidas fraudes, como a utilização de bilhetes rasurados.

Agora, todavia, ao mesmo tempo que procuram evitar os repetidos acidentes nas escadas rolantes – média de dois por dia, geralmente com pessoas idosas -, eles já defendem uma reivindicação que evidencia a consolidação do metrô de São Paulo: a regulamentação da profissão de metroviários.

Crédito: Revista Veja/Editora Abril

Fonte: Revista *Veja*, edição 369, 01 out. 1975, p.59-60