

Metrô prevê ligar Diadema à zona leste de SP com previsão até 2037

Metrô prevê ligar Diadema à zona leste de SP com previsão até 2037

Custo estimado é de R\$ 35 bi para a linha 21-vinho, que deve ter 21 estações em 23 km até o Parque do Carmo; estatal abriu processo de licitação para contratação de estudo

Fábio Pescarini

SÃO PAULO O Metrô abriu um processo de licitação para contratação do anteprojeto e do EIA/RIMA (estudo de impacto ambiental) da futura linha 21-vinho, que deverá ligar Diadema, na Grande São Paulo, à região de Aricanduva e do Parque do Carmo, na zona leste paulistana.

Com cerca de 23 km de extensão e 21 estações, a expectativa é que 740 mil passageiros usem o ramal. A linha poderá levar de 10 a 11 anos para ficar pronta e tem custo estimado em R\$ 35 bilhões, valor que poderá ser alterado a partir da conclusão dos estudos.

O número de estações e suas localizações podem mudar com o resultado dos estudos de viabilidade e ambiental.

O traçado, que será definido a partir dos estudos do anteprojeto, passará por São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, no ABC, assim como Diadema, e deverá cruzar as rodovias dos Imigrantes e Anchieta.

A expectativa é que a licitação para contratação do anteprojeto e do estudo de impacto ambiental saia até o fim de 2026. São esperados dois anos para a conclusão dessa fase, quando já se fazem sondagens.

Depois serão mais dois para a realização do projeto básico e de cinco a seis anos de obras, ou seja, com possibilidade de inauguração até 2037. "O cronograma ainda será definido conforme o avanço dos estudos", diz o Metrô.

De acordo com o Metrô, o tempo de deslocamento entre Diadema e São Caetano do Sul deverá cair de 40 minutos para 17 minutos. Em outro cálculo, o deslocamento entre Diadema e a região do Itaim Bibi, entre as zonas oeste e sul da capital paulista, passará de aproximadamente uma hora e meia para 30 minutos — o novo ramal vai fazer conexão com a futura linha 20-rosa, com obras previstas para começarem em 2028 e que ligará a Lapa, na zona oeste, a Santo André, no ABC.

Também terá conexões com o BRT do ABC (ônibus rápido) — atualmente em obras — linha 15-prata (monotrilho), linha 10-turquesa da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e com as futuras linhas 16-violeta (do metrô), que ligará Pinheiros, na zona oeste, à zona leste) e 14-ônix (que se sairá do papel levará passageiros da zona leste a Guarulhos, na região metropolitana).

Assim, explica a companhia, o futuro ramal permitirá acesso com conexões às regiões da Saúde, Planalto Paulista, Moema, Vila Nova Conceição, Vila Olímpia, Faria Lima, Itaim, Pinheiros, Vila Madalena, Vila Romaria, Lapa e Santa Marina, além de Santo André.



Veja futuro mapa de trilhos de São Paulo



- 1 Linha 1-azul, 2 Linha 2-verde, 3 Linha 3-vermelha, 4 Linha 4-amarela, 5 Linha 5-lilas, 6 Linha 6-laranja, 7 Linha 7-rubi, 8 Linha 8-diamante, 9 Linha 9-esmeralda, 10 Linha 10-turquesa, 11 Linha 11-coral, 12 Linha 12-safira, 13 Linha 13-jade, 14 Linha 14-ônix, 15 Linha 15-prata, 16 Linha 16-violeta, 17 Linha 17-ouro, 18 Linha 18-celeste, 19 Linha 19-rosa, 20 Linha 20-rosa, 21 Linha 21-vinho

Fontes: Metrô e Secretaria de Parcerias em Investimentos

Como estão as futuras linhas

LINHA 6-LARANJA

Primeira fase, da Brasilândia a Perizeira (zona oeste), deve ser inaugurada neste ano

LINHA 19-CELESTE

Está em fase final de licitação para contratação das obras

LINHA 20-ROSA

Está em fase final de elaboração do projeto básico, com meta de contratação das obras em 2027

LINHA 21-MARRROM

O projeto já teve o anteprojeto de engenharia concluído e está na fase de contratação do projeto básico

Estão em obras atualmente as expansões do metrô para cidades da região metropolitana, da linha 2-verde (Guarulhos) e 4-amarela (Taboão da Serra).

Conforme o Metrô, esses projetos buscam resolver a dificuldade de deslocamentos diretos entre regiões periféricas e reduzir a dependência de viagens que passam pelo centro. Com a linha 21, a companhia espera aliviar a sobrecarga das linhas 1-azul e 2-verde.

Luiz Antonio Cortez Ferreira, gerente de planejamento e meio ambiente do Metrô, explica que a necessidade de se investir em soluções para deslocamentos do centro para regiões periféricas ou municípios vizinhos ficou mais evidente com a pandemia.

De acordo com o gerente, a pesquisa Origem e Destino do Metrô, de 2023, apontou mudanças importantes nos hábitos de viagem no transporte coletivo, que não recuperou a demanda.

"O Metrô começou [na década

de 1970] a rede radial, levando passageiros para o centro, que ainda tem a grande concentração de empregos da região metropolitana, mas o crescimento da metrópole levou a expansão da periferia, por isso, o avanço de projetos como esse é um marco", diz Ferreira, em entrevista à Folha.

A obra da nova linha deverá ser feita com três ou quatro túneis (tatuções) nas escavações. O modelo de financiamento, ou seja, se a obra será pública ou por meio de PPA (parceria público-privada), será definido nas próximas fases, com base nos estudos técnicos e ambientais.

"Mas ainda é muito cedo para falar do custo da obra", diz Ferreira, que estima em R\$ 3,8 bilhões ao ano em benefícios sociais para usuários, valor calculado a partir de empregos gerados e redução de tempo nos deslocamentos. "A construção da linha vai se pagar em dez anos."

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Cotidiano Caderno: A Pagina: 48