

Linhas 2 e 4 disputam qual será a primeira fora da capital paulista

Projetos para Guarulhos e Taboão alimentam disputa simbólica por pioneirismo

O avanço simultâneo de obras de expansão metroviária na Região Metropolitana de SP tem mostrado uma disputa indireta entre concessionárias e projetos distintos: qual será o primeiro a levar, de fato, o metrô para da capital paulista. Nos últimos dias, anúncios relacionados à ampliação da Linha 2-Verde, em direção a Guarulhos, e da Linha 4-Amarela, rumo a Taboão da Serra, reforçaram esse movimento inédito.

De um lado, a expansão da Linha 2-Verde ganhou destaque ao ser apresentada como a primeira iniciativa a levar o metrô até outro município da Grande São Paulo, com obras já iniciadas em Guarulhos. A proposta prevê novas estações e a ampliação do sistema em uma das regiões mais populosas do estado paulista, conectando a cidade diretamente à malha metroviária.

No dia seguinte, foi a vez da Linha 4-Amarela anunciar o início das escavações da extensão até Taboão da Serra, também destacando o caráter inédito do projeto ao cruzar os limites da capital. A obra prevê cerca de 3,3 quilômetros de novos túneis e duas estações, com investimento superior a R\$ 4 bilhões e estimativa de atendimento a cerca de 50 mil passageiros por dia.

Embora ambos os projetos estejam em estágios relevantes de execução, especialistas apontam que a definição sobre qual linha será, de fato, a primeira a operar fora da cidade de São Paulo depende de fatores como cronograma, ritmo das obras e even-



Divulgação/TCE-SP

Linha 4-Amarela anunciou o início das escavações da extensão até Taboão da Serra

tuais entraves técnicos ou ambientais. Na prática, o marco histórico só será consolidado com a entrada em operação comercial de uma estação localizada em outro município.

A disputa, ainda que não declarada formalmente, se manifesta no discurso institucional das concessionárias e no destaque dado ao ineditismo das obras. Trata-se de uma estratégia comum em projetos de grande visibilidade pública, especialmente em um cenário de expansão da infraestrutura de mobilidade urbana, em que marcos históricos têm peso simbólico e político.

No caso da Linha 4-Amarela, a extensão até Taboão da Serra ocorre em um dos principais eixos de deslocamento da zona oeste, com expectativa de reduzir o tempo de viagem até a região central da capital e diminuir a circulação de veículos. Já a Linha 2-Verde, ao avançar em direção a Guarulhos, atende a uma demanda histórica de integração do município ao sistema metroviário, considerado um dos maiores polos urbanos fora da capital.

Ambos projetos também têm em comum o potencial de induzir transformações urbanas nas

regiões atendidas, com impactos sobre o mercado imobiliário, a geração de empregos e a reorganização dos fluxos de transporte. Durante a fase de obras, milhares de postos de trabalho devem ser criados, enquanto a operação futura tende a alterar padrões de mobilidade de milhões de passageiros da Grande São Paulo.

Apesar da convergência de objetivos, os empreendimentos possuem características distintas. A expansão da Linha 2-Verde envolve um traçado mais longo e complexo, com múltiplas esta-

ções previstas ao longo do percurso até Guarulhos. Já a extensão da Linha 4-Amarela apresenta um trecho mais curto, porém estratégico, conectando diretamente Taboão da Serra à rede já consolidada, que termina atualmente na estação Vila Sônia (antes de chegar em Taboão da Serra).

Nesse contexto, o debate sobre qual projeto será o primeiro a “romper a fronteira” da capital ganha relevância não apenas como marco histórico, mas também como indicativo da capacidade de execução de grandes obras públicas e concessões no estado. Para além da disputa simbólica, o avanço das duas linhas representa um passo concreto na ampliação da integração metropolitana, uma demanda antiga de moradores da Grande São Paulo.

Independentemente de qual empreendimento alcance primeiro a operação fora da capital, a expansão do sistema metroviário para municípios vizinhos tende a redefinir o papel do transporte sobre trilhos na dinâmica urbana da região. A expectativa é que, nos próximos anos, novas extensões reforcem essa tendência, ampliando o alcance do metrô e reduzindo a dependência de modais rodoviários.

Mais do que uma corrida pelo pioneirismo, os anúncios recentes mostram um momento de inflexão na mobilidade paulista, em que diferentes projetos avançam de forma paralela para consolidar uma rede cada vez mais integrada.

Ampliação do Campo de Marte impacta obras em SP

Divulgação/Infraero

A ampliação das operações do Aeroporto Campo de Marte, na zona norte de São Paulo, passou a influenciar diretamente novos empreendimentos imobiliários na capital e Grande SP. Com a adoção de voos por instrumentos no local, amplia-se o alcance das áreas sujeitas a restrições, exigindo análise prévia da Aeronáutica para construções em um raio de até 20 quilômetros.

A mudança elevou o limite das áreas mais sensíveis e estabeleceu novos parâmetros de altura para edificações. Projetos cuja soma entre terreno e ção ultrapasse determinados níveis passam a depender de autorização técnica, o que pode atingir grande parte da cidade, devido às características do relevo local.

Entidades do setor imobiliário relatam aumento nas dificuldades para aprovar projetos e apontam risco de atrasos ou inviabilização de lançamentos. Estimativas indicam



Adoção de voos por instrumentos amplia áreas restritas

que a maior parte dos empreendimentos previstos para este ano pode ser submetida às novas exigências.

Especialistas avaliam que a tendência é de liberação da maioria dos pedidos, desde que atendam aos critérios. A análise considera fatores como altura, localização e possíveis

interferências nas operações aéreas.

As regras também se estendem a municípios vizinhos, ampliando o impacto regional. Órgãos públicos afirmam que mantêm diálogo com o setor para avaliar efeitos urbanísticos. A regulação das restrições está a cargo da Aeronáutica.

Fumaça em reator nuclear do IPEN

Uma ocorrência técnica foi registrada na tarde da última segunda-feira (23) no reator nuclear de pesquisa IEA-R1, localizado no Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN), na área da USP, em SP. Segundo comunicado oficial, o sistema de combate a incêndio identificou a presença de fumaça, o que levou à ativação imediata de todos os protocolos de segurança da instalação.

Equipes internas do IPEN e do Centro Tecnológico da Marinha em SP, além do Corpo de Bombeiros, foram acionadas para atender à ocorrência. Técnicos da área de proteção radiológica, logística e segurança também participaram da resposta.

A alimentação elétrica do prédio do reator foi desligada e o local, esvaziado. De acordo com as informações iniciais, não foi identificado foco de incêndio, mas sim fumaça densa na sala de controle.

A suspeita é de sobreaquecimento em painéis de distribuição com componentes elétricos.

O reator estava desligado no momento do incidente. Mesmo fora de operação, alguns sistemas permaneceram energizados para garantir condições de segurança, como todos os sistemas de refrigeração e monitoramento.

Havia poucas pessoas no prédio no momento da ocorrência, e todas foram retiradas em segurança após a conferência dos registros de acesso. Não houve feridos.

Os módulos possivelmente afetados passarão por avaliação técnica, com acompanhamento da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear. O episódio foi comunicado às autoridades competentes, que devem atuar em conjunto na análise do caso.

Uma apuração detalhada será conduzida nos próximos dias para identificar as causas do incidente.