

Querem privatizar a CPTM. E agora?

Um arsenal para discussão de problemas e parcerias público-privadas

Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana



Copyright © 2019 Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana

PUBLICAÇÃO INDEPENDENTE

MEDIUM.COM/@COMMU

Licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial 3.0 Unported License (the “License”). You may not use this file except in compliance with the License. You may obtain a copy of the License at <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0>. Unless required by applicable law or agreed to in writing, software distributed under the License is distributed on an “AS IS” BASIS, WITHOUT WARRANTIES OR CONDITIONS OF ANY KIND, either express or implied. See the License for the specific language governing permissions and limitations under the License.

Primeira impressão. Março de 2019



Sumário

I

Contextualização

1	A estatal	9
1.1	Surgimento da CPTM	9
1.2	Evolução da demanda de passageiros	9
1.3	Parceiras público-privadas em andamento	10
1.4	Parceiras público-privadas fracassadas	10
2	O território atendido	11
2.1	Os municípios	11
2.2	Potencialidades	11
2.3	Eixos de desenvolvimento	12
2.4	Habitação social em complexos de habitação intensiva	12

II

Análise

3	Apropriando-se da infraestrutura	15
3.1	Estação Luz	15
3.1.1	Projeto Integração Centro	15
3.1.2	Transformações recentes	15
3.1.3	Projetos e mais projetos	16
3.2	Algum outro tema	18

Bibliografia	21
Livros		21
Artigos		21
Index	23



Embarque

Apresentação

Prefácio

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Nam dui ligula, fringilla a, euismod sodales, sollicitudin vel, wisi. Morbi auctor lorem non justo. Nam lacus libero, pretium at, lobortis vitae, ultricies et, tellus. Donec aliquet, tortor sed accumsan bibendum, erat ligula aliquet magna, vitae ornare odio metus a mi. Morbi ac orci et nisl hendrerit mollis. Suspendisse ut massa. Cras nec ante. Pellentesque a nulla. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Aliquam tincidunt urna. Nulla ullamcorper vestibulum turpis. Pellentesque cursus luctus mauris.

Convenções

Para facilitar a compreensão, algumas convenções são adotadas ao longo do livro:

 Utilizado para fornecimento de informações adicionais, como dados de autorais.

 Observação: utilizado para salientar detalhes observados de forma particular pelo autor.



Contextualização

1	A estatal	9
1.1	Surgimento da CPTM	
1.2	Evolução da demanda de passageiros	
1.3	Parceiras público-privadas em andamento	
1.4	Parceiras público-privadas fracassadas	
2	O território atendido	11
2.1	Os municípios	
2.2	Potencialidades	
2.3	Eixos de desenvolvimento	
2.4	Habitação social em complexos de habitação intensiva	



1. A estatal

1.1 Surgimento da CPTM

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

1.2 Evolução da demanda de passageiros

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut

imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

1.3 Parceiras público-privadas em andamento

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

1.4 Parceiras público-privadas fracassadas

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.



2. O território atendido

2.1 Os municípios

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

2.2 Potencialidades

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut

imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

2.3 Eixos de desenvolvimento

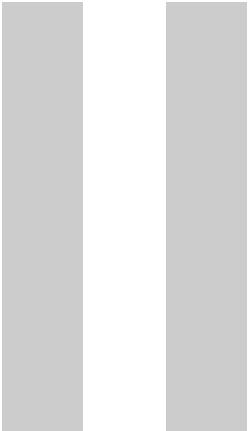
Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.

2.4 Habitação social em complexos de habitação intensiva

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

Quisque ullamcorper placerat ipsum. Cras nibh. Morbi vel justo vitae lacus tincidunt ultrices. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. In hac habitasse platea dictumst. Integer tempus convallis augue. Etiam facilisis. Nunc elementum fermentum wisi. Aenean placerat. Ut imperdiet, enim sed gravida sollicitudin, felis odio placerat quam, ac pulvinar elit purus eget enim. Nunc vitae tortor. Proin tempus nibh sit amet nisl. Vivamus quis tortor vitae risus porta vehicula.



Análise

3	Apropriando-se da infraestrutura	15
3.1	Estação Luz	
3.2	Algum outro tema	
	Bibliografia	21
	Livros	
	Artigos	
	Index	23



3. Apropriando-se da infraestrutura

3.1 Estação Luz

ImpONENTE por fora, a estação vive hoje cenas de saturação, que muitas vezes levam a comportamentos no mínimo duvidosos (para não dizer arriscados) nos horários de pico. A estrutura, de arquitetura inglesa, revela uma rotina apressada, que por vezes sobrepuja a razão. A Estação da Luz merece viver melhores dias e, com ela, todos os passageiros e passageiras.

3.1.1 Projeto Integração Centro

Oficialmente, a CPTM informa como data de inauguração a data de 30/11/2004, a informação está contida na área de linhas do site¹. O ano de 2004 está relacionado com o fracassado Projeto Integração Centro, uma tentativa de conexão entre as seis linhas da CPTM e o eixo central (Brás-Luz-Barra Funda), que na altura acabou subestimando a demanda dos subúrbios e o próprio papel do sistema de trilhos, que passava a ganhar contornos de malha integrada, algo que até então ainda não era tão enfatizado.

Pagamos o preço pelas limitações oriundas do Integração Centro até os dias atuais. Corredores e acessos foram dimensionados para um universo em que o intervalo era de 10 minutos e a demanda das linhas da CPTM não chegava nem perto dos cerca de 3 milhões atuais. Projetos ruins no passado significam sofrimento por até uma década ou mais.

Mesmo com as limitações, é preciso mencionar que o projeto foi o responsável pelo corredor de integração entre a CPTM e o Metrô, indispensável nos dias atuais. Na época a estação também foi reformada e ao passar a contar com acessos subterrâneos, teve a plataforma central remodelada e ganhou novos sanitários.

3.1.2 Transformações recentes

Nos últimos 15 anos, a estação sofreu mudanças quanto às linhas disponíveis para embarque a partir dela. Abaixo podemos conferir quais linhas operam atualmente.

Com a chegada da Linha 4-Amarela, o corredor de integração foi modificado, passando a contar

¹<https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/Linhas.aspx>



Figura 3.1: Antigo mapa do transporte metropolitano, com o Integração Centro em destaque

com um novo acesso na lateral. Uma espécie de “desvio” foi feito na tentativa de organizar o fluxo nos horários de pico e a impressão de “puxadão” é inevitável. A integração, já saturada, ganhou ares de improviso.

Outro aspecto notável é que depois da chegada da Linha 4, a Linha 10 foi retirada da estação, passando a fazer terminal na Estação Brás. A operação das linhas 7 e 10 sempre foi ruim e, na verdade, a gare histórica de 1901 não foi pensada como terminal.

Simplesmente faltava uma plataforma adicional para viabilizar a operação que a CPTM tentava fazer. Como a operação era feita numa única plataforma para as linhas 7 e 10, chegou-se ao limite de maneira relativamente rápida e os seguintes fatores inviabilizadores surgiram:

- Demanda crescente nas linhas da CPTM;
 - Dificuldade de esvaziamento da plataforma central;
 - Redução de intervalos nas linhas da CPTM;
 - Chegada da Linha 4.

A CPTM decidiu, mesmo após realização de obras na via permanente, manter a Linha 10 no Brás. A decisão revoltou alguns passageiros e contrariou o informativo impresso que chegou a ser distribuído na época, como podemos ver na Figura 3.2.

Se observarmos os dados de demanda atuais fornecidos pela CPTM, temos o seguinte quadro, no qual a Linha 10 é a de menor demanda em média por dia útil.

3.1.3 Projetos e mais projetos

A mudança realizada na Linha 10, a despeito das obras e das promessas feitas aos usuários, parece ter sido uma decisão fruto da incapacidade de elaborar e cumprir bons planos, olhando para o caráter estruturante da malha. Verdade seja dita: a CPTM tem alguns projetos para o futuro, mas patina para tirá-los do papel. Vejamos...

- Expandir a Linha 11 até a Estação Palmeiras-Barra Funda;
 - Criar uma Linha 10 expressa (Expresso ABC), com terminal na Estação Palmeiras-Barra

Funda;

- Construir uma nova estação de integração na região central (atualmente chamada de Bom Retiro, no local em que está a Favela do Moinho);
- Desativar a Estação Júlio Prestes (polêmico, ora dizem que irão desativar, ora voltam atrás).

Para a expansão da Linha 11, obras foram realizadas entre as estações Luz e Palmeiras-Barra Funda, além disso, foram adquiridos 9 novos trens, cuja série atribuída é 9000 e cujo último trem (que na realidade foi o primeiro da série, o mais problemático) foi entregue recentemente pelo governador Geraldo Alckmin².

Sobre a futura Estação Bom Retiro, esta parece ser uma espécie de paliativo, fortalecido pelo fracasso da operação Nova Luz da gestão Kassab (prefeitura da capital). Previa-se para a região uma estação denominada Nova Luz, com plataformas subterrâneas, que não só serviria para desafogar a gare centenária, como também estaria ligada a um projeto ambicioso, visando tornar subterrâneos os trilhos da CPTM entre as regiões do Brás e da Lapa, eliminando gargalos históricos e estimulando uma ocupação melhor de áreas hoje ocupadas por galpões subutilizados.

Já com relação à Estação Júlio Prestes, em 07/02/2012 o jornal Estadão publicava matéria intitulada “Superlotada, Estação Luz vai ter nova passarela e mais saídas de passageiros”³, nela a intenção de integração outrora mencionada é revelada no último parágrafo:

Citação 3.1.1 A terceira mudança (tida como mais “embrionária” pelo governo do Estado) será a construção de um túnel entre as Estações Luz e Júlio Prestes. As paradas estão a cerca de 400 metros uma da outra, mas não têm conexão. A ideia é fazer uma passagem com esteiras rolantes, que poderiam ser usadas especialmente por pessoas que queiram ir à Sala São Paulo (na Júlio Prestes) e ao Museu da Língua Portuguesa (na Luz).

Como falamos no início, a Estação Luz sofreu diversas mudanças, mas infelizmente a vizinha Júlio Prestes não teve a mesma sorte e uma grande oportunidade foi desperdiçada, uma vez que não só a Estação Júlio Prestes continuou sem grandes modificações (até as placas internas são as mesmas da época da Fepasa), como também está isolada do restante do sistema de trilhos, uma vez que apenas a Linha 8-Diamante (Júlio Prestes-Itapevi-Amador Bueno) dá acesso à estação. Mais de 10 anos após o Projeto Integração Centro, ainda não há qualquer definição, a empresa parece ter engavetado de forma mesquinha e egoísta o projeto de enterramento dos trilhos, ao passo que também demonstra indecisão: não sabe se investe ou não na Estação Júlio Prestes, uma vez que no contexto de uma nova gare para a Estação Luz, a antiga estação da Sorocabana seria transformada em um centro de convenções.

Pouco transparente, a CPTM não precisa datas para seus projetos, não publica cronogramas e não conduz pesquisas com usuários, também parece avessa à participação popular.

Comentamos sobre o projeto de enterramento dos trilhos feito pela Fupam em outro texto. Vale a pena conferir o vídeo do projeto, que permite ter uma visão rápida sobre a proposta:

O pico

O horário de pico na Estação Luz é ruim, ele se estende por horas, sendo possível evidenciar desconforto mesmo por volta das 19h. É possível afirmar que o pico já está consolidado por volta das 17h.

Podemos resumir os problemas da estação como sendo:

- Embarque perigoso, uma vez que as plataformas laterais têm dimensão problemática, limitando a instalação de organizadores de fluxo. Uma situação ideal poderia implicar na instalação de portas de plataforma;

²http://cptm.sp.gov.br/webnoticias/one_news.asp?IDNews=10148

³<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,superlotada-estacao-luz-vai-ter-nova-passarela-e-mais-sai-832739>

- Escadas insuficientes na plataforma central, tornando o desembarque no pico da manhã arriscado, uma vez que a plataforma não esvazia devido ao baixo intervalo praticado hoje (na Linha 11, beira os 4 minutos em média). Usuários não respeitam a faixa amarela e se arriscam a medida que os trens deixam a plataforma;
- Corredor de integração com dimensões reduzidas e com organização deficiente na chegada ao saguão da CPTM, com conflitos entre quem se dirige ao Metrô no contra-fluxo
- Nos picos a transferência entre as linhas 7-Rubi e 11-Coral pode ser desafiadora, uma vez que a maioria se dirige às linhas do Metrô;
- Buscando otimizar o fluxo do corredor de integração a CPTM fechou todas as lojas existentes, mas não liberou o espaço, reforçando o fracasso do projeto original
- O balcão de informações fica numa área ruim, muito próximo do acesso ao corredor de integração;
- A área livre da estação funciona como ponto de prostituição e a CPTM demonstra conivência, uma vez que não coíbe a prática mesmo em plena luz do dia.

No horário de pico filas se formam nas escadas de acesso às plataformas, principalmente na Linha 11. Como explicado, a plataforma tem dimensões limitadas os acessos a ela foram concebidos num cenário de demanda muito diferente do atual. Mesmo com o desligamento das escadas o acúmulo é inevitável.

É evidente que a CPTM não sabe mais o que fazer. Se ela tentar limitar o fluxo no corredor, ponto crítico, superlotaria a Estação Luz da Linha 1-Azul do Metrô. É crucial que a empresa pense numa gare adicional ou pelo menos um novo projeto integrador, contemplando a Estação Júlio Prestes. É o preço dos equívocos feitos anteriormente, que só aumenta com a manutenção do cenário.

Conclusão

A Estação Luz da CPTM é belíssima, um marco no Centro de São Paulo, que impressiona não só pela beleza de sua arquitetura centenária, mas também pela versatilidade proporcionada pelas conexões ali existentes. O problema é que o projeto que levou à sua restauração e modernização foi feito de maneira tacanha.

O plano diretor de inserção urbana da rede da CPTM, feito pela Fupam, bem como o projeto de enterramento, aparentemente foram demonstrações de que a estatal estava entrando nos trilhos, até que algo aconteceu e ela descarrilou. Kassab enfrentou dificuldades com o Nova Luz (nada surpreendentes pela forma como conduziu o processo), mas as dificuldades com o Nova Luz não poderiam, devido à questão dos CEPACs (certificados de potencial adicional de construção, que permitiram ao município angariar fundos para colocar no projeto de enterramento), motivar o engavetamento da parte que cabia à CPTM. É utópico, na conjuntura atual, esperar que a capital custeie fortemente o enterramento de uma infraestrutura que não pertence a ela, principalmente quando houve, para variar, passividade do Governo do Estado, que esperou cerca de 10 anos para pensar em algo, se mostrando incapaz de levar a empreitada adiante.

A superlotação e os gargalos na Estação da Luz —e também no eixo Brás-Lapa —só têm se agravado com a postura do governo estadual e da Secretaria dos Transportes Metropolitanos.



Autor: Caio César Carvalho Ortega

Originalmente publicado em: 01/03/2015

Endereço do original: <https://medium.com/trens-metropolitanos/mar%C3%A7o-e-a-esta%C3%A7%C3%A3o-luz-m%C3%AA-s-de-um-anivers%C3%A1rio-ingl%C3%B3rio-1f23e0adc672>

3.2 Algum outro tema



Teste



Cidade limpa, povo civilizado. Não jogue este impresso em via pública.

AVISO IMPORTANTE AOS USUÁRIOS QUE UTILIZAM A **LINHA 10-TURQUESA.**

A partir do dia **6 de agosto**, a CPTM vai executar a troca dos Aparelhos de Mudança de Via na Estação Luz. Portanto, os trens da Linha 10-Turquesa partirão da Estação Brás. Com o novo sistema, mais moderno e eficiente, vai ser possível reduzir o tempo de viagem.

Em caso de dúvidas, procure as equipes operacionais das estações. Pedimos desculpas pelos transtornos.

Informações: ligue 0800 055 0121 ou acesse www.cptm.sp.gov.br, www.facebook.com/cptm.fanpage e www.twitter.com/cptm_oficial

CPTM

**GOVERNO DE
SÃO PAULO**

Figura 3.2: Informativo distribuído em agosto de 2011



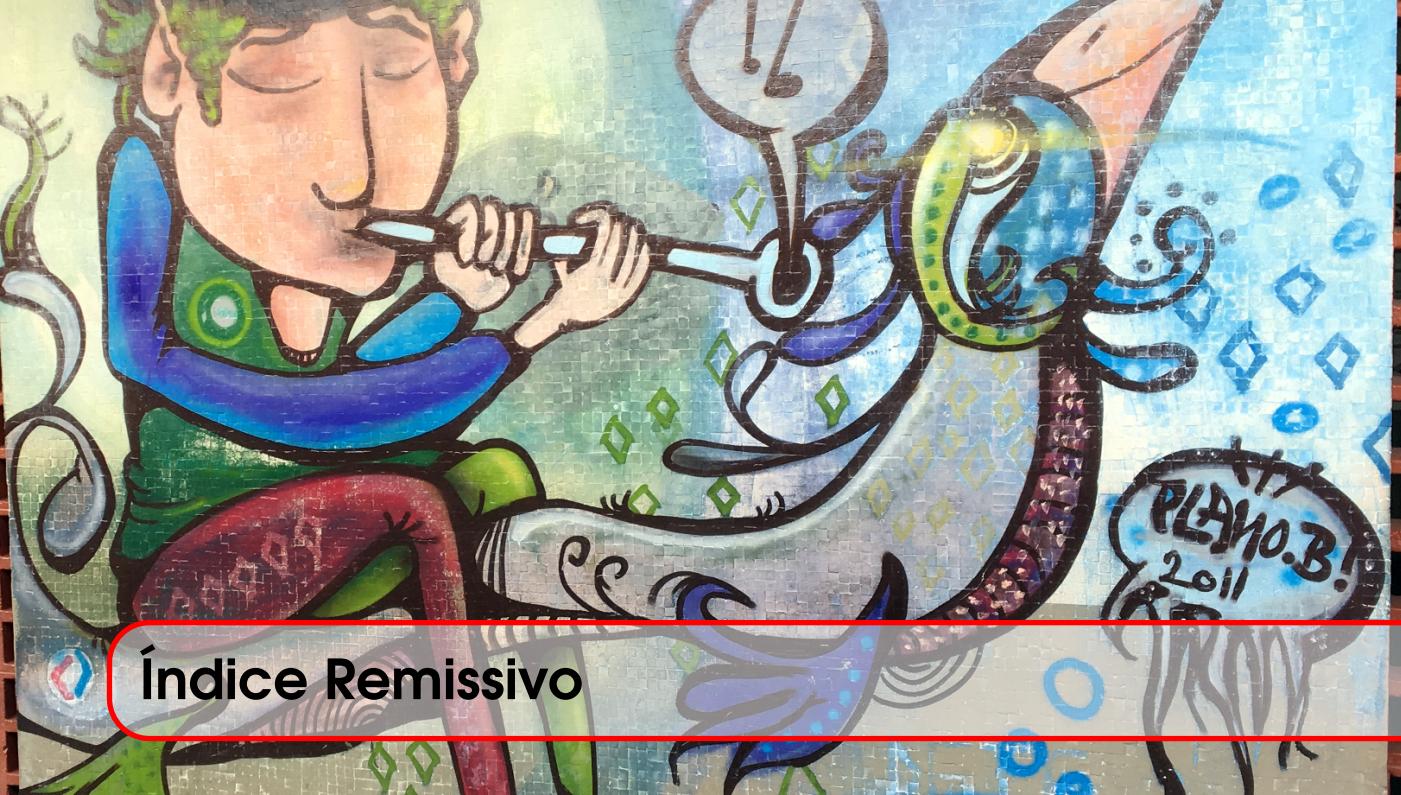
Figura 3.3: Slides 112, 114, 116 e 116 de uma apresentação da CPTM realizada na AEAMESP⁵. Aqui podemos ter uma ideia de como seria a Nova Luz (Gare Oeste da Estação Luz)



Bibliografia

[Livros](#)

[Artigos](#)



Índice Remissivo

Apresentação, 5

Contextualização, 9