



Querem privatizar a CPTM. E agora?

Um arsenal para discussão de problemas e parcerias público-privadas

Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana

COMMU 

Alguns direitos reservados ao Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana, 2019

PUBLICAÇÃO INDEPENDENTE

MEDIUM.COM/@COMMU



Licenciado sob a **Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 3.0-NãoAdaptada** (doravante denominada “LICENÇA”), regida pelos termos: (i) atribuição: você deve dar o crédito apropriado, prover um link para a LICENÇA e indicar se mudanças foram feitas. Você deve fazê-lo em qualquer circunstância razoável, mas de nenhuma maneira que sugira que o licenciante apoia você ou o seu uso; (ii) veto à comercialização: você não pode usar o material para fins comerciais e; (iii) veto à restrição: você não pode aplicar termos jurídicos ou medidas de caráter tecnológico que restrinjam legalmente outros de fazerem algo que a LICENÇA permita. Material fornecido “NO ESTADO”, SEM QUALQUER GARANTIA OU CONDIÇÕES DE QUALQUER TIPO, em quaisquer circunstâncias

Primeira impressão. Março de 2019



Sumário

I

Contextualização

1	A estatal	11
1.1	Surgimento da CPTM	11
1.2	Evolução da demanda de passageiros	13
1.3	Parceiras público-privadas em andamento	14
1.4	Parceiras público-privadas fracassadas	15
2	O território atendido	17
2.1	Os municípios	17
2.2	Potencialidades	17
2.3	Eixos de desenvolvimento	18
2.4	Habitação social em complexos de habitação intensiva	18
2.5	Situações em que a CPTM supera o Metrô	19
2.5.1	Maior abrangência de atendimento, avançando por 22 municípios	19
2.5.2	Atendimento aos novos centros metropolitanos da capital	19
2.5.3	Atendimento a importantes subcentros, inclusive fora da capital	20
2.5.4	Pioneirismo na utilização de trens com ar condicionado	21
2.5.5	Oferta de biciletários	21
2.5.6	Paralelismo em alguns trajetos	22
2.5.7	Pioneirismo na adoção de bilhetes com QR Codes	22
2.5.8	Sustentabilidade pioneira na Estação USP Leste	22
2.5.9	Denúncias por SMS e pianos nas estações	22

3	Apropriando-se da infraestrutura	27
3.1	Cerca de 130 km de trilhos esquecidos dentro da capital	27
3.1.1	Requalificação é elemento-chave	28
3.1.2	Extrapolando o termo “metrô”: urbano e regional	29
3.1.3	Conclusão	30
3.2	Estação Luz	30
3.2.1	Projeto Integração Centro	30
3.2.2	Transformações recentes	31
3.2.3	Projetos e mais projetos	34
3.3	Estação Ipiranga	38
3.4	Estação Tamanduateí	40
3.4.1	Desindustrialização	40
3.4.2	Bairros do Tamanduateí	41
3.4.3	Alguns dados	43
3.5	Estação Aeroporto-Guarulhos	46
3.5.1	Introdução	46
3.5.2	Prazos e promessas do poder público	46
3.5.3	A iniciativa privada também sabe prometer (e não cumprir)	47
3.5.4	Ligando nada a lugar nenhum	48
3.5.5	Críticas vagas envolvendo a Linha 12-Safira	49
3.5.6	Planos para expansão	49
3.5.7	Conclusão	52
3.6	Estação Lapa	53
3.7	Estação Guaianazes	53
3.7.1	Introdução	53
3.7.2	Alto Tietê: novas estações, velhas questões	53
3.7.3	São Paulo: poucas palavras sobre a Barra Funda	54
3.7.4	Conclusão	55
3.8	Estação Antônio João	56
3.8.1	Introdução	56
3.8.2	Cronologia	56
3.8.3	Panorama da estação	56
3.8.4	Panorama do entorno	57
3.8.5	Conclusão	57
3.9	Estação Estudantes	58
3.10	Estação Mauá	58
3.11	Estação Berrini	58
3.11.1	Vizinhança gentrificada	58
3.11.2	Alguns dados	63
	Bibliografia	65
	Índice Remissivo	67



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

Convenciona-se que toda a malha da CPTM também é um serviço de alta capacidade, definido por Tani e Isoda, 2013, pág. 32 como: uma rede segregada e de linhas exclusivas e; conforme Tani e Isoda, 2013, pág. 51, “sistemas de alta capacidade operam sempre com veículos de grande porte — composições de 4 a 12 carros, de 80 a 220m de comprimento. Quanto maior o veículo, mais pessoas transportadas por vez, maior capacidade. Mas quanto maior, mais pesado, maior a inércia, o que exige mais potência dos motores, além de maior dificuldade de aceleração e frenagem, reforçando a necessidade da segregação”.

Convenciona-se ainda a adoção de marcações especiais ao longo do livro, que indicam tipos específicos de informações:

 Utilizado para fornecimento de informações adicionais, como dados autorais.

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



Contextualização

1	A estatal	11
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	17
2.1	Os municípios	
2.2	Potencialidades	
2.3	Eixos de desenvolvimento	
2.4	Habitação social em complexos de habitação intensiva	
2.5	Situações em que a CPTM supera o Metrô	



1. A estatal

1.1 Surgimento da CPTM

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos é uma empresa estatal de economia mista, ligada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Governo de Estado de São Paulo, criada em 28 de maio de 1992 por força da Lei Estadual nº 7.861, conforme CPTM, 2016, podendo seu papel pode ser entendido no artigo 4º da mesma lei:

Citação 1.1.1 Artigo 4º – A CPTM terá por objeto:

- I – planejamento, estudo, projeto, construção, implantação, exploração e manutenção das obras e serviços de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo;
- II – execução das obras e dos serviços complementares ou correlatos, necessários à integração do sistema de transporte por ela operado ao complexo urbanístico das cidades servidas pelo sistema;
- III – operação de conexões intermodais de transporte de passageiros, no sistema por ela explorado, como terminais, estacionamentos e outras correlatas;
- IV – prestação a terceiros de serviços de transporte de cargas, ou de passageiros, de passagem pelo território por ela servido;
- V – comercialização de marca, patente, nome e insígnia; comercialização de áreas e espaços para propaganda; prestação de serviços complementares de suporte ao usuário, por si ou por meio de terceiros, com ou sem cessão de uso predial;
- VI – comercialização de tecnologia, direta ou indiretamente, em sociedades ou em consórcios; prestação de serviços de consultoria, gerenciamento e apoio técnico; prestação de serviços de operação e manutenção de equipamentos; construção e implantação de sistemas de transporte e terminais de passageiros, no País ou no exterior; e
- VII – edição de jornais, revistas e outras publicações de caráter técnico ou comercial.

Segundo Stefani, 2007, p. 236, “a formação da CPTM tornou-se oficial após aprovação na Assembléia Geral da Constituição, realizada em 02.07.1993, tendo como acionistas a Fepasa e a

Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC”

Ainda, Tani e Isoda, 2013, p. 42 discorre sobre a questão dos critérios para contagem da quilometragem da rede, sendo oportuno observar o comparativo feito por ele na Tabela 1.1:

Citação 1.1.2 Na tabela temos algumas redes de metrô comparadas com a rede de alta capacidade de São Paulo. Percebe-se um limite por volta dos 10 km/hab. Na faixa inferior se encontram os casos latinoamericanos, com exceção de Santiago, com 15 km/hab. A rede de metrô de São Paulo possui o menor índice, num empate técnico com Buenos Aires. Se somada à rede da CPTM, passa a ter uma proporção similar à de Santiago, e acima da Cidade do México. Podemos ver também que apesar de possuírem redes de metrô de extensão similar, Milão e São Paulo possuem populações completamente distintas, resultando em índices drasticamente diferentes.

Tabela 1.1: Quilometragem de rede por habitante. Fonte: Tani e Isoda, 2013, p. 58

	L (km)	pop (mi Hab)	L/pop
Londres	438.73	11.6	37.8
Paris	211.30	10.7	19.7
Berlim	151.70	4.3	35.3
Milão	74.60	4.3	17.3
Nova Iorque	368.05	15.8	23.3
Cidade do México	177.10	18.3	9.7
Buenos Aires	48.94	12.9	3.8
Santiago	94.20	6.1	15.4
São Paulo - Metrô	74.30	19.7	3.8
SP - Metrô + CPTM	335.10	19.7	17.0

Assim como a criação da companhia, a operação de seis das sete linhas, nas quais todas exceto a 13-Jade são fruto de herança de estatais que pré-dataram a criação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, tem seu amparo por meio da Lei 7.861 de 1992, que retomo com o Art. 12:

Citação 1.1.3 Artigo 12 — A CPTM deverá assumir os sistemas de trens urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e pela Ferrovia Paulista S/A - FEPASA, de forma a assegurar a continuidade e a melhoria dos serviços, para isso podendo efetuar os necessários acordos operacionais.

Parágrafo único — Para o cumprimento do disposto neste artigo, a CPTM poderá celebrar contratos de prestação de serviços, gerenciamento de bens, ou quaisquer serviços de transporte de passageiros sobre trilhos ou guiados, de outras empresas ligadas ao sistema de transporte de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo. Paulo, 1992

Como explica Tani e Isoda, 2013, pág. 30 em relação às redes conceituadas como metrô e surgidas em meados do século XIX, estas malhas “Não se diferenciavam tecnológica e operacionalmente das estradas de ferro existentes, com grande número de ramais e trechos de via compartilhada. Eram linhas independentes, de companhias diversas, e muitas vezes buscavam apenas conectar estações

terminais centrais das ferrovias que não conseguiam penetrar nos centros antigos”, também segundo ele, é a partir daí que os serviços suburbanos existentes começam a ser dinamizados em novas redes, que são “impulsionadas pela necessidade de aumentar o rendimento dos serviços suburbanos existentes. As principais medidas neste sentido foram a segregação das linhas, duplicando o número de vias para separar serviços suburbanos dos serviços de longa distância e cargas; construção de interligações centrais, em túnel ou elevado, “amarrando” linhas que terminavam no centro; e construção de novas linhas. Estas medidas levam para a configuração de uma rede própria de trens urbanos de passageiros, tornando-a próxima de uma rede de metrô” Tani e Isoda, 2013, pág. 32.

1.2 Evolução da demanda de passageiros

Para Luz, 2010, p. 16 a presença da CPTM é marcante no território, com resultados entusiasmantes após mais de uma década de investimentos, além disso, destaca que a CPTM serve 19 municípios na RMSP (incluindo a capital paulista) e outros 3 fora dela (na AUJ). Neste sentido, a presença da CPTM é sinônimo de presença do Trem Metropolitano, assim sendo, com base em Luz, 2010 [pág. 15, nota de rodapé 1], elaboro a seguinte tabela com os municípios atendidos:

Tabela 1.2: Cidades atendidas pela CPTM por linha

Linha	Município	Região
Linha 7-Rubi	São Paulo	RMSP
Linha 7-Rubi	Caieiras	RMSP
Linha 7-Rubi	Franco da Rocha	RMSP
Linha 7-Rubi	Francisco Morato	RMSP
Linha 7-Rubi	Campo Limpo Paulista	AUJ
Linha 7-Rubi	Várzea Paulista	AUJ
Linha 7-Rubi	Jundiaí	AUJ
Linha 8-Diamante	São Paulo	RMSP
Linha 8-Diamante	Osasco	RMSP
Linha 8-Diamante	Carapicuíba	RMSP
Linha 8-Diamante	Barueri	RMSP
Linha 8-Diamante	Jandira	RMSP
Linha 8-Diamante	Itapevi	RMSP
Linha 9-Esmeralda	São Paulo	RMSP
Linha 9-Esmeralda	Osasco	RMSP
Linha 10-Turquesa	São Paulo	RMSP
Linha 10-Turquesa	São Caetano	RMSP
Linha 10-Turquesa	Santo André	RMSP
Linha 10-Turquesa	Mauá	RMSP
Linha 10-Turquesa	Ribeirão Pires	RMSP
Linha 10-Turquesa	Rio Grande da Serra	RMSP
Linha 11-Coral	São Paulo	RMSP
Linha 11-Coral	Ferraz de Vasconcelos	RMSP
Linha 11-Coral	Poá	RMSP
Linha 11-Coral	Suzano	RMSP
Linha 11-Coral	Mogi das Cruzes	RMSP
Linha 12-Safira	São Paulo	RMSP
Linha 12-Safira	Poá	RMSP
Linha 12-Safira	Itaquaquecetuba	RMSP
Linha 13-Jade	São Paulo	RMSP

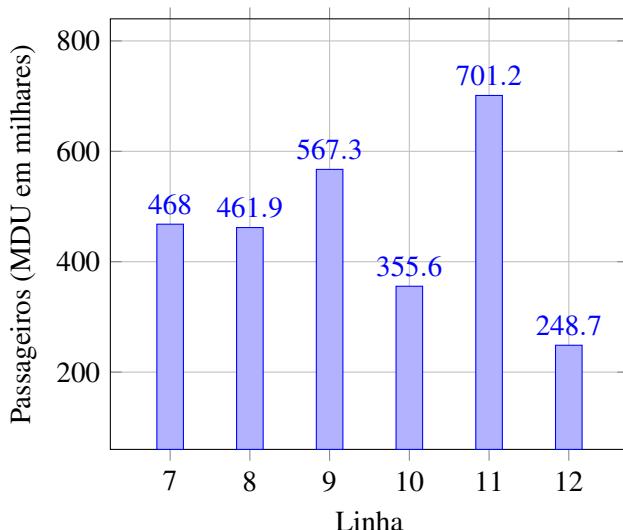
Continua na próxima página

Tabela 1.2 – Continuado da página anterior

Linha	Município	Região
Linha 13-Jade	Guarulhos	RMSp

A Tabela 1.2 apresenta um gráfico de demanda¹ das seis linhas da empresa. Somadas, as linhas transportam mais de 2 milhões de passageiros. É oportuno salientar que a dissociação da rede da CPTM do território, acaba por eliminar um elemento estruturante importante, agravando o quadro de escassez de linhas por habitante, ao invés de induzir mudanças positivas, contudo, vale notar o papel difuso da CPTM apontado por Tani e Isoda, 2013, p. 122: “em suma, a CPTM tem hesitado em definir quais os seus papéis no transporte metropolitano, abarcando simultaneamente as escalas metropolitana, regional, e central-metropolitana (em grande parte por omissão da CMSP)”.

Gráfico de demanda baseado em CPTM, 2016



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.

¹Ver MDU.

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, consectetuer 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

Sendo a malha da CPTM um elemento estruturante e gerida pelo governo estadual de São Paulo, apesar do enfraquecimento do papel do estado no planejamento do território, vale destacar que a mesma esfera de poder conta com uma estatal dedicada ao planejamento territorial da RMSP e outras regiões metropolitanas, vide Stefani, 2007, p. 224, “Cabe à Emplasa a execução de assessoramento ao Governo do Estado de São Paulo para questões metropolitanas. Nesse sentido, elabora projetos de uso e ocupação do solo, de urbanização e revitalização urbana, planos regionais e sub regionais, estudos sócio-econômicos e políticos. Presta ainda, assessoria técnica aos municípios do complexo metropolitano expandido: Grande São Paulo, Baixada Santista e Campinas, além das concentrações urbanas do Vale do Paraíba, Sorocaba e outras áreas de seu entorno”. Justifica-se, portanto, tal consideração quanto à presença de linhas da CPTM.

Apesar do papel institucional difuso da CPTM apontado por Tani e Isoda, 2013¹ e do atendimento herdado de outras estatais, Luz, 2010, pág. 97 salienta que “Como elemento para o planejamento e a organização da cidade, não parece haver dúvidas de que a CPTM, até agora, está credenciada a ter o papel indutor e estruturador que são creditados aos transportes de alta capacidade e de qualidade”. Os dois autores demonstram que problemas políticos e institucionais, bem como a conjuntura econômica de determinadas épocas, contribuíram para dificultar a segregação dos trens de carga e também avanços mais significativos no programa de modernização da CPTM. Tal condição não é surpreendente, visto que Acselrad, 2004, pág. 31, analisando as transformações de corte neoliberal, bem como outras ligadas à acumulação flexível, aponta: “Tudo que diz respeito ao ordenamento espacial regulamentar da cidade, inclusive suas dimensões ecológicas, se esvai em ausência de forças de coordenação, que são eventualmente substituídas pela auto-organização da “governança corporativa”, da parceria privado-privado, ou seja, em parte crescente, pelos próprios capitais em competição”.

O Trem Metropolitano pode ser encarado como um elemento coesivo do território, no sentido infraestrutural, como elemento durável, referencial e articulador².

Sendo a malha da CPTM um elemento estruturante e gerida pelo governo estadual de São Paulo, apesar do enfraquecimento do papel do estado no planejamento do território, vale destacar que a mesma esfera de poder conta com uma estatal dedicada ao planejamento territorial da RMSP e outras regiões metropolitanas, vide Stefani, 2007, p. 224, “cabe à Emplasa a execução de assessoramento ao Governo do Estado de São Paulo para questões metropolitanas. Nesse sentido, elabora projetos de uso e ocupação do solo, de urbanização e revitalização urbana, planos regionais e sub regionais, estudos sócio-econômicos e políticos. Presta ainda, assessoria técnica aos municípios do complexo metropolitano expandido: Grande São Paulo, Baixada Santista e Campinas, além das concentrações urbanas do Vale do Paraíba, Sorocaba e outras áreas de seu entorno.”

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

¹Vide menção na Seção 1.2

²“(...) os tempos dos retornos dos investimentos feitos na ferrovia são normalmente diferentes daqueles de outros investimentos e, principalmente, as suas características influem na localização das demais atividades humanas, modificam a paisagem de forma indelével, mesmo após seu abandono” (Luz, 2010, pág. 13)

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.

2.5 Situações em que a CPTM supera o Metrô

Como costuma ser defendido em vários dos artigos publicados pelo COMMU, a Região Metropolitana de São Paulo tem hoje e cada vez mais, dois sistemas de metrô, um nascido pelas mãos do município e o outro, fruto da “costura” e de diferentes ferrovias, que continuam sendo modernizadas e transportando cada vez mais passageiros a cada ano. Décadas de desinvestimento e a passagem por uma série de periferias e cidades menos prestigiadas da metrópole, no entanto, colocam um dos sistemas no limbo. São listadas a seguir nove situações em que o “patinho feio” não é tão feio assim.

2.5.1 Maior abrangência de atendimento, avançando por 22 municípios

Como as linhas operadas pela CPTM nasceram pelas mãos de diferentes empresas ferroviárias, que operavam serviços em um contexto de atendimento totalmente diferente, ainda antes da fase de metropolização da Grande São Paulo, as 6 linhas acabam sendo mais abrangentes, com cerca de 130 km dentro da capital e 130 km fora da capital, com 92 estações ao todo. Os 130 km fora da capital percorrem 21 municípios, com o sistema funcionando em vários deles para deslocamentos internos, caso de Mogi das Cruzes (Jundiapeba, Braz Cubas, Mogi das Cruzes e Estudantes), Osasco (Presidente Altino, Osasco, Comandante Sampaio, Quitaúna e General Miguel Costa), Barueri (Antônio João, Barueri, Jardim Belval e Jardim Silveira) e Santo André (Utinga, Prefeito Saladino e Prefeito Celso Daniel-Santo André)

O atendimento a múltiplos municípios também permite um acesso conveniente a rodoviárias localizadas fora da capital, como os terminais rodoviários de Osasco, Santo André (Teresa) e Mogi das Cruzes (Geraldo Scavone), o que beneficia quem mora em diversas cidades atendidas pelas linhas da CPTM, além de moradores de certos bairros da capital, que não precisam se deslocar para estações como Portuguesa-Tietê, Palmeiras-Barra Funda e Jabaquara. Com a inauguração da Linha 13-Jade, o acesso ao terminal rodoviário de Guarulhos pela futura Estação Guarulhos-CECAP deverá beneficiar moradores do extremo leste da capital, de Poá e de Itaquaquecetuba. Como também veremos a seguir, o atendimento mais abrangente passa por uma série de centralidades (algumas delas fortes o suficiente para terem projeção metropolitana), sem deixar a região central da capital de lado (atendida pelas estações Brás, Júlio Prestes e Luz).

2.5.2 Atendimento aos novos centros metropolitanos da capital

O mérito quase acidental recaiu sobre a Linha 9-Esmeralda (Osasco-Grajaú), originada a partir de um tímidão ramal da Estrada de Ferro Sorocabana, cujo atendimento de caráter urbano, ainda quando a metropolização da capital não tinha atingido seu auge, era extremamente precário e limitado. Décadas depois da ideia de implantar paradas como Monark (vizinha à fábrica de bicicletas homônima), a industrialização ao longo de uma das margens do Pinheiros passou a dividir espaço com o surgimento de edifícios de escritórios cada vez mais sofisticados, foi neste contexto, que no final da década de 1990 foi executado o programa de “dinamização da Linha Sul”,

que concluiu estações previstas pela Fepasa, mas cujo poder público não havia tentado erguer, até aquele momento.

Os primeiros anos do novo milênio foram marcados pela inauguração de estações hoje já incorporadas à vida da capital, como Hebraica-Rebouças, Vila Olímpia, Berrini e Morumbi.

2.5.3 Atendimento a importantes subcentros, inclusive fora da capital

A herança diversa da CPTM se traduz num atendimento muito mais amplo, como comentado acima. Ainda que o atendimento possa ser qualificado como periférico (e até mesmo chamado de suburbano, embora as cercanias não costumem apresentar traços suburbanos, mas sim totalmente urbanos, ainda que nem sempre com infraestrutura adequada), ele também contempla centros com importância regional e metropolitana fora do município de São Paulo, tais localidades são relevantes para equilibrar a oferta de comércio e serviços, proporcionar algum grau de geração de empregos, além de abrigar órgãos do poder público. Em algumas situações o atendimento da CPTM pode funcionar como um sistema de alta capacidade aproximador, exigindo a utilização de uma linha de ônibus para atingir a centralidade.

- Exemplos na Grande São Paulo:

- Mogi das Cruzes: atendimento ao centro histórico e comercial; atendimento ao centro cívico e Parque Monte Líbano, reduto gastronômico e boêmio do Alto Tietê;
- Suzano: a estação homônima atende um dos maiores centros de comércio popular do Alto Tietê, a região conhecida como Quadrilátero Central;
- Osasco: a área composta pelo calçadão de Osasco (atendida pela estação que leva o nome da cidade) e seu entorno é uma das mais dinâmicas quando se fala em comércio popular no oeste da Grande São Paulo, na verdade, ela é tão dinâmica, que só perde em volume de consumidores para a 25 de Março, na capital;
- Barueri (Alphaville): diversas empresas instalaram seus escritórios em Alphaville devido ao baixo ISS, o que por sua vez fortaleceu a instalação de centros comerciais e o surgimento de um centro metropolitano que rivaliza com a Berrini, na capital; as estações Barueri, Antônio João e General Miguel Costa fornecem os acessos mais cômodos no ponto de vista da intermodalidade (Trem Metropolitano-ônibus intermunicipal e Trem Metropolitano-ônibus municipal);
- Santo André: além do comércio popular presente no calçadão Oliveira Lima, cujo charme recai ao trecho coberto, a cidade abriga indústrias e um polo gastronômico no Bairro Jardim; o complexo formado pela Estação Prefeito Celso Daniel-Santo André e os terminais EMTU Santo André Leste e Santo André Oeste impressiona, permitindo também acesso ao Corredor ABD;
- São Caetano do Sul: o IDH elevado da pequena cidade, cujo sistema de ônibus conta com apenas 8 linhas, é reforçado por bairros simpáticos como o Barcelona (Estação Utinga) e uma região central bem integrada à CPTM (Estação São Caetano).

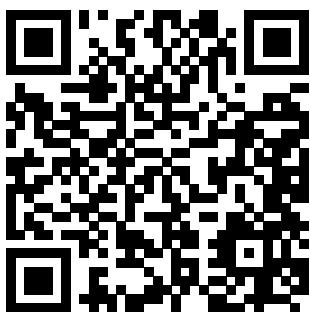
- Exemplos em São Paulo:

- Lapa: o bairro é atendido por duas estações com seu nome, possuindo um tradicional mercado municipal, terminal de ônibus (conectado à Estação Lapa da Linha 8-Diamante por um calçadão arborizado) e forte comércio popular (conectado à Estação Lapa da Linha 7-Rubi por uma passagem subterrânea);
- São Miguel Paulista: nas proximidades da antiga estação diversas ruas foram convertidas em calçadão, abrigando intenso comércio popular. A atual estação está localizada a poucos metros da antiga e o acesso principal fica de frente para a Praça do Forró e a Capela de São Miguel Arcanjo; sua força como centralidade fica reforçada por ligações perimetrais da SPTrans para a Estação Guaianazes, além de linhas de ônibus com destino à periferia de Guarulhos;

- Itaim Bibi: estações como Vila Olímpia e Cidade Jardim permitem acesso a um conjunto impressionante de escritórios e “ecossistema” de apoio, como bares, restaurantes e shopping centers; enquanto a Estação Cidade Jardim permite acessar o Parque do Povo, a Estação Vila Olímpia possui acesso para a Ciclovia Rio Pinheiros.

2.5.4 Pioneirismo na utilização de trens com ar condicionado

Figura 2.1: QR Code para vídeo de uma visita programada no Expresso Leste, dois anos antes de sua inauguração. O trem usado naquele dia, da série 2100, já contava com ar condicionado, algo que a Zona Leste só conheceria pelas mãos da CMSP no longínquo ano de 2010



Os primeiros trens com ar condicionado da CPTM chegaram em 1998, sendo um marco notável a inauguração do Expresso Leste em 27/05/2000, o qual contou com uma frota de trens inteiramente nova e dedicada para o novo serviço expresso, que naquela altura operava entre as estações Brás e Guaianazes (esta última contando com um edifício inteiramente novo em relação ao que era usado anteriormente).

A Companhia do Metropolitano de São Paulo (geralmente chamada de Metrô) ganhou seus primeiros trens com ar condicionado na Linha 5-Lilás, inaugurada em 2002, porém, a linha foi construída pela CPTM e a especificação do salão dos trens seguiu praticamente o paradigma adotado por ela para a malha do Trem Metropolitano, daí a presença de ar condicionado, bancos com revestimento de tecido

e portas entre carros. O Metrô só receberia trens com ar condicionado especificado conforme suas diretrizes em 2006, um atraso de aproximadamente 8 anos em relação à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, porém, enquanto o Expresso Leste iniciou do zero com trens refrigerados, a Linha 3-Vermelha, sua “prima” paradora, precisou esperar até 2010, ano de estreia da Frota H.

2.5.5 Oferta de bicicletários

Sem dúvida a CPTM está na frente quando falamos em operar e construir bicicletários. Os motivos são claros: eles estão em maior número, estão espalhados tanto em estações periféricas quanto em estações-chave da RMSP, são maiores e, finalmente, possuem um horário de funcionamento muito mais confortável. Enquanto os bicicletários da CPTM funcionam no mesmo horário de referência das estações, ou seja, dom-sex das 4h00 à 0h00 e sábados das 4h00 à 1h00, cobrindo basicamente todo o horário de funcionamento das 6 linhas da estatal, a Companhia do Metropolitano insiste em operar seus poucos bicicletários seg-seg das 6h00 às 22h00. Duas estações da CPTM integradas a parques do Governo do Estado de São Paulo possuem bicicletário: Villa Lobos-Jaguaré (233 vagas) e Engenheiro Goulart (152 vagas).

Os maiores bicicletários da CPTM contam com 576 e 480 vagas, localizados respectivamente nas estações Suzano e Itapevi. A capacidade dos bicicletários da Companhia do Metropolitano foi alvo de crítica pelo Mobilize em 2016. Há uma exceção para os bicicletários das estações Pinheiros (que também é uma estação da CPTM, na Linha 9) e Fradique Coutinho, operados pela concessionária ViaQuatro: eles seguem a mesma lógica de horários da CPTM, porém análoga ao horário do sistema da Companhia do Metropolitano, ficando abertos dom-sex das 4h40 à 0h00 e sábados das 4h40 à 1h00.

2.5.6 Paralelismo em alguns trajetos

O passado das antigas ferrovias favorecem a CPTM e quase chega a ser uma covardia comparar, no entanto, como o sistema da Companhia do Metropolitano é bem mais recente e não precisou de um processo intenso de modernização (uma verdadeira reconstrução, dependendo do caso), não há qualquer razão para ignorar fatos. A estrutura do trecho Tatuapé-Lapa possibilita uma série de estratégias em situações específicas (como greves), além de garantir algum grau de paralelismo. Chegamos a destacar características do trecho em nosso artigo sobre o tema "metrô 24 horas", não deixe de conferi-lo.

Por exemplo, partindo da Estação Tatuapé, é possível chegar na Estação Brás com as linhas 11-Coral (Luz-Guaianazes-Estudantes) e 12-Safira (Brás-Calmon Viana), ainda, a Estação Barra Funda pode ser acessada diretamente da zona central por meio de duas estações: Luz e Júlio Prestes, usando as linhas 7-Rubi (Luz-Francisco Morato-Jundiaí) e 8-Diamante (Júlio Prestes-Itapevi-Amador Bueno), respectivamente. Adicionalmente, a presença de duas estações Lapa, com as linhas 7 e 8 correndo paralelas até aquela altura, adiciona mais um exemplo de paralelismo.

Já em relação às situações específicas, é relativamente comum observar a operação da Linha 7-Rubi até a Estação Brás, a estratégia é colocada em prática durante greves e ações de manutenção/modernização. Também já houve registro de uma operação especial para torcedores do Palmeiras, na qual o Expresso Leste ofertou uma viagem a partir da Estação Palmeiras-Barra Funda (paralelismo com a Linha 7-Rubi até a Luz, portanto).

2.5.7 Pioneirismo na adoção de bilhetes com QR Codes

Aparentemente a CPTM tem desejado reduzir o uso do bilhete magnético, para tanto, mapeou as estações nas quais ele era mais usado e propôs uma alternativa em parceria com a Autopass (a mesma do Cartão BOM, utilizado nos intermunicipais da EMTU): emitir a passagem com *QR Codes* impressos (vide Figura 2.2).

Para ter uma ideia da quantidade de QR Codes gerados e quais as estações participantes, confira fragmento de uma notícia oficial do início de 2017³:

Citação 2.5.1 Entre outubro e dezembro do ano passado, foram emitidos mais de 61 mil bilhetes com QR Code nas seguintes estações: Vila Aurora, na Linha 7-Rubi, Lapa, na Linha 8-Diamante, Autódromo, na Linha 9-Esmralda, Tamanduateí, na Linha 10-Turquesa, Dom Bosco, na Linha 11-Coral, e USP Leste, na Linha 12-Safira.

A iniciativa repercutiu até em sites como o Tecnoblog⁴.

2.5.8 Sustentabilidade pioneira na Estação USP Leste

Poucos anos depois de sua inauguração, há cerca de sete anos, uma reportagem do Estadão apontava que a estação foi a primeira sustentável do mundo, posicionamento reiterado pelo portal AECweb em 2011

Não ficou claro se a certificação foi de fato obtida, mas é inegável que houve uma tentativa e que até a pintura que revestia a cobertura da plataforma foi trocada.

2.5.9 Denúncias por SMS e pianos nas estações

³<http://www.cptm.sp.gov.br/noticias/Pages/Estacoes-ampliam-horario-de-venda-de-novo-bilhete-QR-Code-06-01.aspx>

⁴<https://tecnoblog.net/204124/cptm-qr-code-bilhete/>

Talvez você não se lembre, mas conforme uma antiga notícia do portal do Governo do Estado

Figura 2.2: Folheto explicativo distribuído na Estação Lapa da Linha 8-Diamante



de São Paulo⁵, a ideia de colocar dois pianos à disposição dos passageiros começou em 2009:

Citação 2.5.2 Em 2009, o Sesc doou os dois pianos da marca Zimmermann para a CPTM. O projeto deveria durar apenas algumas semanas, mas os pianos caíram no gosto do público e devem ficar por tempo indeterminado. Tal é o sucesso do Toque-me, sou teu, que a CPTM produziu o CD - Piano na Luz como parte da comemoração por seus 17 anos em junho de 2009. Participaram do disco as sete pessoas que mais se destacaram em suas apresentações espontâneas.

Após alguns anos, o programa infelizmente terminou, sendo que o último piano a passar pela CPTM foi na ocasião do 462º aniversário de Santo André, no Grande ABC. No Metrô, o programa, que também já terminou, surgiu em março de 2011 (conforme informações de uma antiga notícia da Companhia do Metropolitano), ou seja, surgiu dois anos depois de ser iniciado com sucesso na CPTM.

Já no caso do SMS Denúncia, o espaço entre a implantação na CPTM e no Metrô foi ainda maior: enquanto o passageiro do Trem Metropolitano passou a contar com o serviço em novembro de 2008, conforme informações do site oficial da CPTM, o passageiro do Metropolitano de São Paulo ganhou a mesma possibilidade apenas em janeiro de 2011, também conforme uma antiga notícia, ou seja, cerca de três anos depois.



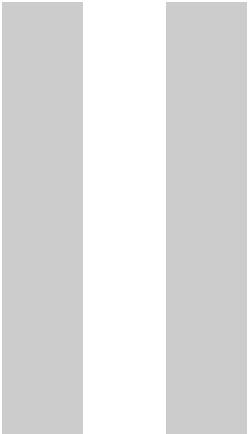
Autor: Caio César C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

Originalmente publicado em: 26/08/2017

Endereço do original: <https://goo.gl/3EYVrT>

⁵<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/piano-da-estacao-da-luz-faz-sucesso-com-o-publ>



Análise

3	Apropriando-se da infraestrutura	27
3.1	Cerca de 130 km de trilhos esquecidos dentro da capital	
3.2	Estação Luz	
3.3	Estação Ipiranga	
3.4	Estação Tamanduateí	
3.5	Estação Aeroporto-Guarulhos	
3.6	Estação Lapa	
3.7	Estação Guaiianazes	
3.8	Estação Antônio João	
3.9	Estação Estudantes	
3.10	Estação Mauá	
3.11	Estação Berrini	
	Bibliografia	65
	Índice Remissivo	67
	Glossário	69



3. Apropriando-se da infraestrutura

3.1 Cerca de 130 km de trilhos esquecidos dentro da capital

A rede da CPTM, com cerca de 272 km, atendendo 23 municípios, com mais de 90 estações, aproximadamente 170 trens e movimentação de quase 3 milhões de usuários em média por dia útil apresenta não só números superlativos, mas também descaso em igual ou superior escala. A capital possui cerca de 130 km (136,5 km em 2014, para ser mais exato, de acordo com a Secretaria dos Transportes Metropolitanos¹), o que é mais do que a rede do Metrô inteira, mesmo se somarmos a Linha 4, operada pela CCR ViaQuatro em regime de concessão patrocinada).

Mesmo com mais de 100 km dentro da capital, mesmo atendendo a espécie de “centro nervoso” que se tornou a região da Marginal Pinheiros, mesmo interligando o ABC e a capital, mesmo atendendo à Zona Leste com o único serviço expresso sobre trilhos de toda malha, continua sendo tratada como cidadã de segunda classe. E o pior: o tratamento questionável está por todos os lados, de utilizadores a jornalistas e até supostos especialistas, contaminando o viés político que qualquer obra de infraestrutura feita por um órgão estatal carrega por natureza. Enquanto os holofotes se voltam apenas ao Metrô, a requalificação da malha da CPTM, que já chegou a prever trens de quatro carros e intervalos (na época) teoricamente baixos, continua se arrastando a medida que a demanda não para de aumentar, com um modelo operacional que parece ter se adaptado às pressas a uma realidade que não havia sido prevista, para variar, subestimou-se os subúrbios e sua demanda de passageiros, talvez isso explique o sepultamento do Projeto Integração Centro (projeto este comentado na Subseção 3.2.1).

O corredor do Integração Centro na Estação Luz saturou, a integração na Estação Santo Amaro continua sendo motivo de estresse para usuários das linhas 5-Lilás e 9-Esmeralda (originalmente se previa a conexão em uma outra estação, chamada de João Dias, que apesar de perder a intermodalidade, vez ou outra é citada pela imprensa), a ingerência em relação a obras de infraestrutura e contratos de prestação de serviços atingiu níveis críticos, reduzindo a confiabilidade do sistema, fazendo com que os novos trens revelassem a falta de capacidade administrativa da CPTM em se modernizar sem abandonar as próprias raízes. Nada disso, porém, parece despertar fortemente o interesse da chamada “grande mídia”, aquela que ataca apenas os sintomas do transporte público ao

¹<http://www.stm.sp.gov.br/index.php/obras/modernizacao/modernizacao-na-cptm>

passo que anúncios de carros 1.0 com prestações a perder de vista são convenientemente vomitados nas telas e páginas. Mesmo nas denúncias de cartel o enfoque continua sendo dado ao Metrô, sendo que contratos de manutenção de pelo menos três séries de trens da CPTM fazem parte do escândalo.

De acordo com o jornal Folha de S.Paulo, os intervalos de 3 minutos são prometidos desde o governo Fleury, é o que revela trecho de matéria publicado em 15 de setembro de 1991 (a edição em questão pode ser buscada no acervo), na época, o governador em questão já prometia intervalos de 3 minutos e a mesma qualidade do Metrô para o transporte suburbano, no mesmo parágrafo, a declaração do governador fazia parecer que os intervalos eram de 8 minutos, o que estava longe de ser verdade para as linhas Tronco e Variante, atuais 11-Coral e 12-Safira, por exemplo, que apresentavam um intervalo praticamente dobrado em relação ao declarado. Os mesmos intervalos são prometidos até os dias atuais, no portal G1, em matéria do dia 11 de abril de 2013, o mesmo intervalo foi prometido, ironicamente e, assim como na Folha de 1991, o leitor foi induzido a erro, pois nem todas as linhas da CPTM operam com 5 minutos de intervalo no horário de pico, também não foi implementado, até os dias atuais, uma forma de acompanhamento dos intervalos, com os horários entre uma e outra composição, item primordial a meu ver.

Enquanto a imprensa alimenta inconscientemente comparações infundadas com sistemas de metropolitano centenários, pelo menos parcialmente construídos ao custo de muita mão de obra trabalhando em condições sub-humanas e inseridos em um contexto econômico, social e urbanístico totalmente distintos em relação ao cenário paulista, a mesma imprensa também comete gafes imperdoáveis ao considerar sistemas de metrô comparáveis a CPTM em termos de intervalo, com padrão de serviço inferior ou similar, ao mesmo tempo que parece desclassificar ou não enxergar a CPTM. Ademais, as requalificações feitas no trecho Mauá-Pirituba da então Estrada de Ferro Santos-Jundiaí são sempre ignoradas (atualmente o trecho é das linhas 10-Turquesa e 7-Rubi), bem como a modernização dos serviços de subúrbio da Fepasa nas linhas Oeste (atual 8-Diamante) e Sul (9-Esmralda), o que só enfraquece uma análise mais coesa sobre a situação de toda a rede de trilhos, mesmo no antigo sistema Leste (linhas Tronco e Variante), estações foram reconstruídas (é o caso de Suzano, Ferraz de Vasconcelos, Mogi das Cruzes, da antiga São Miguel Paulista etc), para não dizer que o processo de chegada do próprio Metrô à Zona Leste remete a diversas questões, inclusive ao fato de que **a região de Itaquera não recebeu os devidos cuidados previstos**, tese esta² que é uma leitura recomendada para quem quiser entender mais um pouco sobre a delicada questão da Linha 3-Vermelha, vale lembrar, outrrossim, que a chegada da Linha 3 causou alterações no viário (a Radial Leste fala por si só), mudanças nos ônibus (nunca a Zona Leste recebeu tantos terminais de ônibus) e, principalmente: aproveitou parte da faixa de domínio da Linha Tronco, algo que até os dias atuais provoca contraste, positivo e negativo, entre a Linha 3 e os trens do Expresso Leste da Linha 11-Coral da CPTM.

3.1.1 Requalificação é elemento-chave

A verdadeira requalificação da CPTM é de fundamental importância para uma possibilidade de melhorar substancial a vida de, pelo menos, uma parcela significativa que vive na metrópole, mesmo que apenas a trabalho.

O projeto do expresso³ entre a sub-região Oeste da Região Metropolitana e a Zona Oeste da cidade de São Paulo, alterando a vida de quem utiliza as linhas 8 e 9, por exemplo, é muito pouco discutido, nele, um trem expresso com paradas nas estações Barueri, Carapicuíba e Osasco vai direto para a Estação Pinheiros, terminal do serviço. O projeto também esbarra com outra mudança: a da Linha 9 passar fazer terminal na Lapa, se conectando às linhas 7 e 8, algo que remete assim como o próprio Expresso Oeste-Sul ao ano de 2011.

Outra mudança que foi anunciada e que caiu rapidamente no esquecimento foi aquela voltada

²<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-26042013-105748/pt-br.php>

³http://www.agencianterativa.com.br/clientes/aspea/ver_materia.asp?id=698

ao saturado corredor da Estação da Luz, não só nada mais se falou com relação a aberturas de mais saídas e de uma conexão com a subutilizada Estação Júlio Prestes da Linha 8, como também não se observou qualquer esboço por parte da CPTM de, pelo menos, remover os esqueletos das antigas lojas de conveniência que existiam em parte da área subterrânea, o jovem corredor de integração, hoje com apenas dez anos de idade, assim como a Linha 9, se viu em situação ainda mais complicada assim que a Linha 4 começou a ganhar popularidade. Aqueles que conhecem a integração da Linha 4 na Estação Luz nos horários de pico provavelmente entendem muito bem o significado da palavra gambiarra; não se optou por alargar a galeria e confeccionar uma integração digna, que resgatasse a elegância do comércio que existia, facilitasse a integração e acomodasse melhor o fluxo de passageiros oriundo não somente da realidade atual, mas também de, pelo menos, mais duas ou três décadas, apenas se criou uma abertura e um redirecionamento de fluxo bruto e inconveniente.

Figura 3.2: QR Code com o link da segunda revisão do vídeo a respeito do projeto da Fupam para a CPTM, contemplando o eixo Lapa-Brás



cando pontos de interesse e/ou de relevância ao longo do trajeto, a medida que intervenções urbanas no entorno imediato se desdobram, ou seja, é um projeto que viabiliza uma requalificação urbana talvez comparável com as obras realizadas pela França na então inédita RER (Rede Expressa Regional), com estações subterrâneas estratégicas em Paris, alterando a experiência de utilização dos serviços de subúrbios, o emprego de uma perfuratriz e a modernidade e sofisticação do sistema marcaram uma matéria da revista Popular Science a respeito, datada de agosto de 1972⁴. O projeto prevê a existência de cargueiros e é provavelmente uma das propostas mais arrojadas feitas até o momento para a requalificação da CPTM. Humildemente, especulo que levar a Linha 11 até a Estação Lapa poderia mudar o cenário da Estação República e também ajudar a fortalecer ainda mais o tronco proposto, eu diria que as possibilidades são tamanhas, de maneira que é possível repensar também a questão da Linha 12-Safira, hoje confinada na Estação Brás, além da Linha 13-Jade, que vem ganhando certa notoriedade em vista do andamento das obras, acredito que a conexão em Brás, provavelmente uma das piores em todo o sistema poderia ter seu uso completamente alterado, o que beneficiaria diretamente a Linha 3, hoje o Brás é sem dúvida alguma uma das paradas mais críticas da linha, quando os trens já abarrotados têm os passageiros colocados a prova, sendo várias as cenas de desrespeito no embarque.

3.1.2 Extrapolando o termo “metrô”: urbano e regional

Inserido nas entrelinhas do presente texto, o termo “metrô” ainda causa confusão entre algumas pessoas. Na Revista Engenharia 607, o especialista Peter Alouche fala de metrô regional e metrô urbano e, ainda que as características possam se confundir em diversos momentos, é uma maneira

Um projeto maior e que teoricamente permite a eliminação de gargalos operacionais históricos é aquele da Fupam. O projeto da Fupam leva o nome de Tronco Metropolitano da Mobilidade Urbana, dando um tom de vida própria ao trecho dentro da abrangência do projeto, em que as linhas são vistas como articuladoras importantes, não meras alimentadoras do Metrô. O projeto escrito pode ser conferido aqui, ao passo que o vídeo mais recente pode ser conferido abaixo:

O projeto da Fupam, ainda que não totalmente maduro, é interessante por explorar um dos eixos mais cruciais de parte da rede da CPTM, que vai do Brás até a Lapa, identifi-

⁴encurtar.com

muito mais simples de tratar o transporte pesado sobre trilhos em São Paulo. O trecho relevante do artigo do Peter pode ser conferido aqui, na página 107, segundo ele, a CPTM é um sistema de metrô regional, o que faz absolutamente sentido, é sinônimo também do termo “metrô regional” um que vem caindo em desuso, inclusive pela própria CPTM: “trem metropolitano”, são duas palavras que consagraram a modernização promovida pela Fepasa e a CPTM é a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

3.1.3 Conclusão

Como tentei mostrar, ao limitarmos virtualmente o campo de atuação de um sistema de transporte, limitamos também sua importância, não só em termos políticos, mas também sociais. A requalificação e modernização definitiva da CPTM inclui mais do que máquinas e procedimentos operacionais, ela está ligada intrinsecamente ao aspecto humano, relacionado aos empregados e também aos usuários. Acelerar o processo depende fortemente da forma como o sistema é percebido, podemos estar a perder uma grande oportunidade e quando nos dermos conta, os custos e as dificuldades poderão ser ainda maiores.



Autor: Caio César C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

Originalmente publicado em: 24/10/2014

Endereço do original: <https://goo.gl/i7aVkT>

3.2 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 sobrepõe-se a razão. A Estação da Luz merece viver melhores dias e, com ela, todos os passageiros e passageiras.

3.2.1 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 site⁵. 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.

⁵<https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/Linhas.aspx>

3.2.2 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 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 3.4.

Figura 3.1: Infográfico sobre o Expresso Oeste-Sul, extraído do link da ASPEA no parágrafo acima

EXPRESSO OESTE-SUL

SP põe trem expresso de Pinheiros em plano de obras da CPTM

LIGAÇÃO PINHEIROS - BARUERI

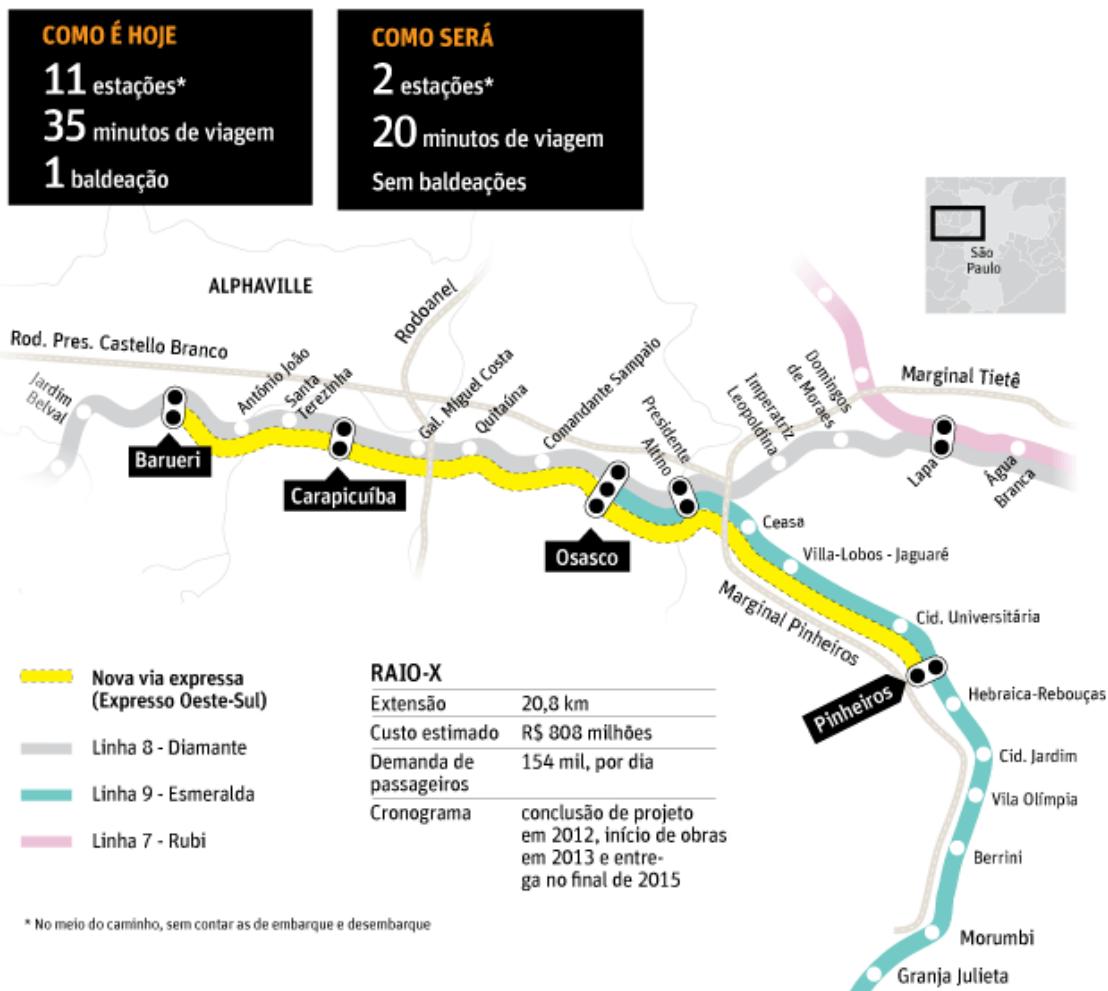
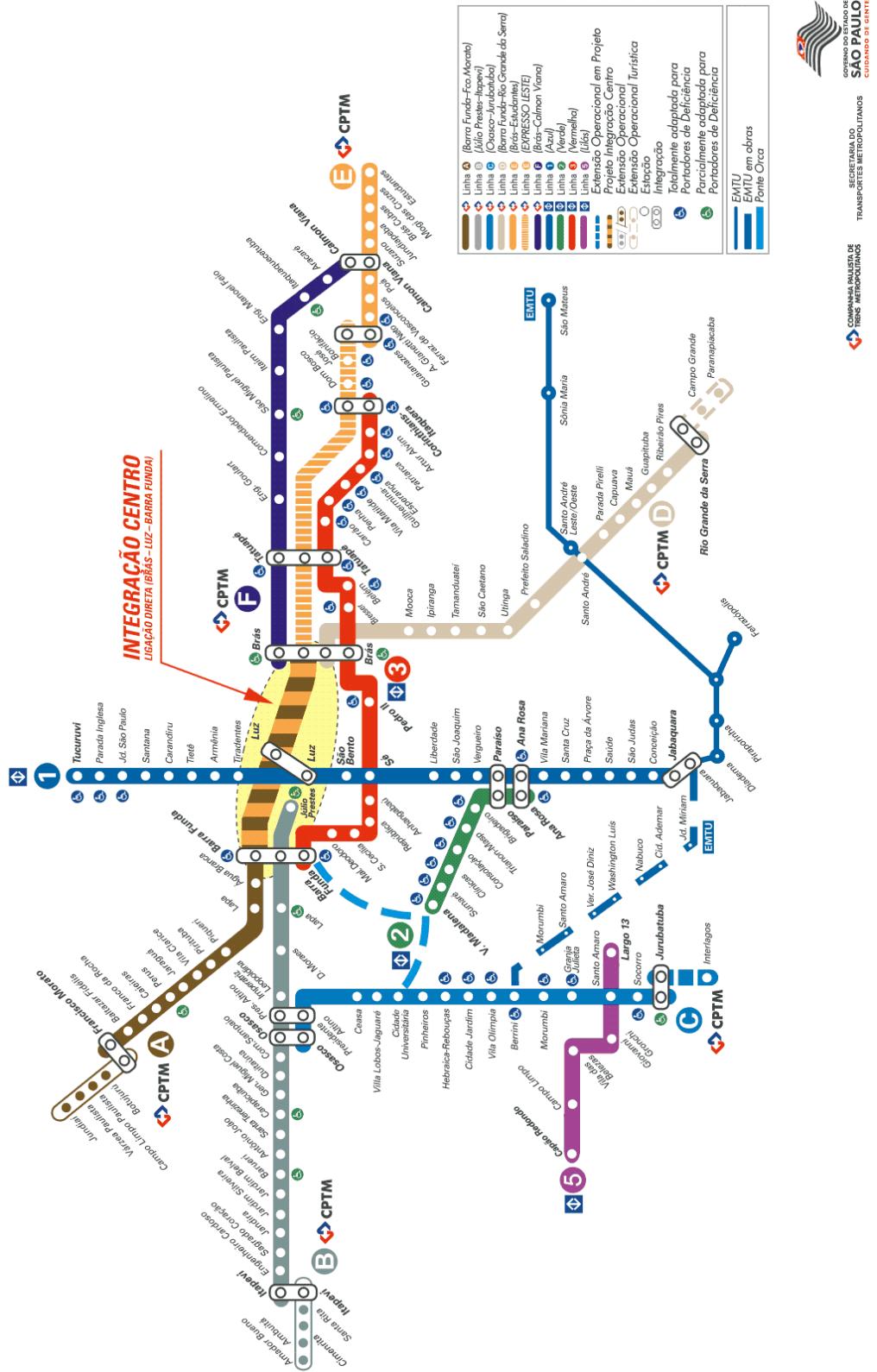


Figura 3.3: Antigo mapa do transporte metropolitano, com o Integração Centro em destaque



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.

3.2.3 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 Alckmin⁶.

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”⁷, nela a intenção de integração outrora mencionada é revelada no último parágrafo:

Citação 3.2.1 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.

⁶http://cptm.sp.gov.br/webnoticias/one_news.asp?IDNews=10148

⁷<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,superlotada-estacao-luz-vai-ter-nova-passarela-e-mais-sai-832739>

Figura 3.4: Informativo distribuído em agosto de 2011

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



CPTM
EM MOVIMENTO

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



Figura 3.5: Slides 112, 114, 116 e 116 de uma apresentação da CPTM realizada na AEAMESP⁸. Aqui podemos ter uma ideia de como seria a Nova Luz (Gare Oeste da Estação Luz)



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;
- 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 CEpac's (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 C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

Originalmente publicado em: 01/03/2015

Endereço do original: <https://goo.gl/r9Xeok>

3.3 Estação Ipiranga

O verão praticamente já começou e as chuvas características também. Infelizmente a Estação Ipiranga, com sua estrutura de quase 60 anos, não é uma das mais confortáveis para ser acessada quando está chovendo.

As plataformas não são totalmente cobertas e poças de água se formam com grande facilidade. Para quem não usa algum tipo de bota, é preciso ter cuidado para não molhar os pés, para não falar do risco de acidentes por escorregamento.

Outro problema da estação é que o principal acesso, voltado a uma praça que se encontra favelizada e fica a poucos minutos a pé do Mooca Plaza Shopping e do Sonda, na Av. Capitão Pacheco e Chaves, entre os bairros da Mooca e da Vila Prudente, tem sérios problemas de drenagem.

Em 13/12/2018, foi possível registrar como se encontrava a passagem de nível que precisa ser obrigatoriamente atravessada para seguir pelo corredor que dá acesso à estação.

Em estações mais modernas da CPTM, provavelmente o mezanino e o conjunto de passarelas evitaria o contato com a passagem de nível e o pátio de caminhões de carga, porém, por se tratar de uma estação da EFSJ, que foi construída quando ainda existiam trens de longo percurso e quando o serviço suburbano ainda não estava em processo de conversão para um serviço de metrô, a mentalidade era outra, até porque, a estação ficava no meio de um complexo industrial ligado à presença de nomes como a Ford, que fabricava por ali modelos como o Landau. Não existiu preocupação em dotar a estação de melhor acessibilidade e de uma infraestrutura mais confortável para o público operário que dela se utilizava na época.

A situação da Estação Ipiranga é reflexo do impasse relacionado ao Expresso ABC, que nunca saiu do papel (a predileção por fazê-lo por meio de uma PPP parece ter só contribuído para o impasse). Problemas similares podem ser observados em outras estações na mesma época, como Mooca, São Caetano, Utinga, Prefeito Saladino e Santo André.

A implantação do Expresso ABC está longe de ser trivial: em notícia oficial de 7 de julho de 2006, o custo de implantação do era de R\$ 617,9 milhões (ou R\$ 1.220.650.685,12, corrigindo o valor por meio do IPC-A/IBGE até 7 de novembro de 2018), soma-se ainda o fato de que, para a CPTM mexer no plano de vias da Linha 10-Turquesa é preciso autorização da União.

Como temos divulgado e opinado desde 2015, o Grande ABC precisa de uma ligação expressa e a faixa de domínio propicia facilidades para a implantação que não são encontradas em outras linhas, ou seja, mesmo custando mais de R\$ 1 bilhão, ainda assim a complexidade é menor do que tentar a empreitada em outras linhas.

Com a predileção privatista do novo governador de São Paulo, João Doria, o momento é de máxima atenção para evitar sucateamento e contratos ruins, pois a chance de todo o sistema ser concedido à iniciativa privada é muito grande e, infelizmente, apelos para isso não são tão difíceis de serem encontrados (vide Figura 3.7).

Figura 3.6: Implantação do Expresso ABC poderia custar mais de 1 bilhão atualmente corrigindo pelo IPC-A. Fonte: Calculadora do cidadão do Banco Central do Brasil

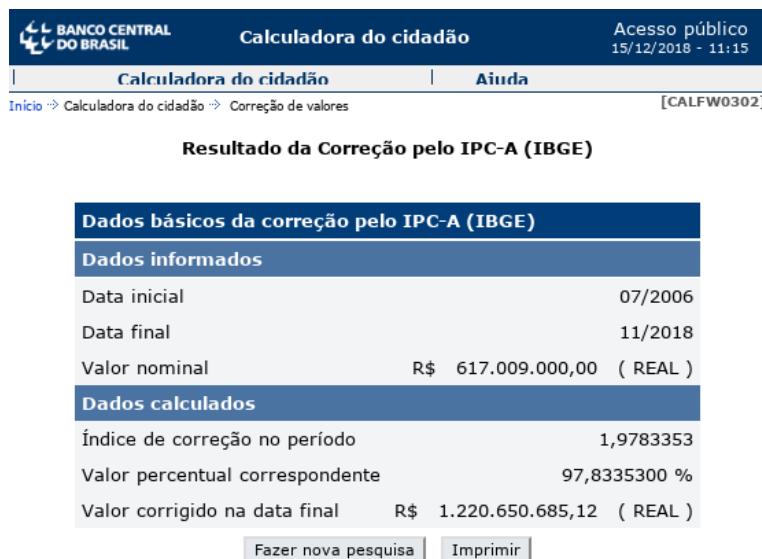


Figura 3.7: Usuário acredita que as inundações na Linha 10 serão resolvidas com uma “privatização”

anos se passam e não pode chover que alaga a via da CPTM linha turquesa, alagam as estações e o Governo e CPTM não fazem nenhuma obra de melhoria e modernização pra mudar isso. Nós usuários estamos cansados, espero que o @doriajr no mínimo privatize essa m* 🤦‍♂️ #cptm #cptmlixo

18.02 - 30 de nov de 2018

3 Retweets 10 Curtidas

Em resposta a @doriajr

A questão nem é privatizar apenas, mas quebrar esse monopólio. Sem concorrência, as empresas privadas também se acomodam.

A galera realmente não tem a mínima intenção de investir para esses lados, descaso que chama, né?!

A Linha 10-Turquesa precisa de investimentos que não serão fáceis de serem conseguidos diante do atual momento vivido pelo país e pelo estado (para consultar séries históricas de execução orçamentária, clique aqui), entretanto, o DCI informou em outubro que “a arrecadação do Estado de São Paulo somou R\$ 111,615 bilhões entre janeiro e agosto deste ano, um aumento real (descontada a inflação) de 2,6% em relação a igual período do ano passado”. Se uma concessão aparecer no horizonte como algo inevitável, é preciso garantir que o Expresso ABC esteja entre as contrapartidas a serem exigidas da concessionária, bem como a reconstrução das estações depois de Tamanduateí, além da reconstrução das estações Mooca e Ipiranga.



Autor: Caio César C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Mador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência pro-

fissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

Originalmente publicado em: 16/12/2018

Endereço do original: <http://bit.ly/2QUgzQt>

Agradecimentos: Ivo Ramos (indicação da notícia de 2006 sobre o Expresso ABC)

3.4 Estação Tamanduateí

3.4.1 Desindustrialização

A Linha 10 conecta subcentros regionais que atraem grande interesse para viagens, uma vez que concentram empregos e serviços, atraindo não só a população das cidades atendidas, como Mauá, Santo André e São Caetano, mas também da própria capital, São PauloLuz, 2010, pág. 66. Como explica Stefani, 2007, pág. 115: “ocorre aqui, uma situação interessante no processo de industrialização paulista. Apesar de ser o sistema rodoviário, instalado no ABC paulista, o responsável pela implantação de diversos setores industriais em São Paulo, como o de mecânica, metalurgia, elétrica e química, tais setores continuam ainda a se instalar no eixo ferroviário e, de certa forma, determinar o crescimento da cidade”, contudo, o mesmo processo não se sustentou em São Paulo, o que se traduz na subutilização do solo urbano ao longo da orla ferroviária após a divisa São Caetano-São Paulo.

Figura 3.8: Mapa da rede afixado dentro de um trem da CMSP, com parte da Linha 10 visível, de Brás até Utinga (2015)



As metrópoles são o palco em que se dão os movimentos de rearranjo das atividades produtivas deprimidas pela suplantação do fordismo e pela desterritorialização/desindustrialização de corte neoliberalAcselrad, 2004. A Linha 10 da CPTM é um espelho do impacto dos movimentos mencionados, sendo visíveis as glebas industriais subutilizadas ao longo das Estações Tamanduateí, Ipiranga e Mooca, estações aqui utilizadas para definição do caso da Linha 10.

A visibilidade que menciono no parágrafo anterior é um indicador do descolamento entre uma ferrovia metropolitana com alta capacidade de transporte de passageiros e a orla ferroviária, visto que o acesso às estações acaba sendo prejudicado, bem como seu diálogo com as pessoas, imóveis e equipamentos públicos e privados ao redor. No fragmento abaixo, Acselrad, 2004 fornece uma explanação que ajuda a compreender tal descolamento:

Citação 3.4.1 Em contexto de acumulação flexível, a intensificação e variabilidade temporal do uso de recursos ambientais ameaça a estabilidade do “metabolismo urbano”. Conforme sublinha Veltz, a metrópole acelera a divisão do trabalho e a diversificação contínua dos bens e serviços, constituindo-se em lugar privilegiado do redesenvolvimento de sistemas produtivos doravante ultradecompostos. A economia da velocidade e da incerteza, associada a uma demanda cada vez menos previsível, destrói e recria em permanência o território social. Dadas as altas taxas

Figura 3.9: Estação Mooca (2016)



de juros que tornam o peso fundiário das operações muito elevado, o urbanismo just-in-time de mercado – aquele protagonizado pelas próprias empresas – tende a ser cada vez menos regulamentar e cada vez mais comandado pelas lógicas do capital imobiliário Acselrad, 2004. Tudo que diz respeito ao ordenamento espacial regulamentar da cidade, inclusive suas dimensões ecológicas, se esvai em ausência de forças de coordenação, que são eventualmente substituídas pela auto-organização da “governança corporativa”, da parceria privado-privado, ou seja, em parte crescente, pelos próprios capitais em competição. (Acselrad, 2004, pág. 31)

3.4.2 Bairros do Tamanduateí

A região de atendimento da Linha 10 que estou abordando aqui é objeto de uma OUC da Prefeitura de São Paulo. A municipalidade tem em andamento a OUC Bairros do Tamanduateí. Destaco dois parágrafos da plataforma Gestão Urbana SP que versam sobre a operação:

Citação 3.4.2 A intervenção tem origem nos estudos da Operação Urbana Diagonal Sul, prevista no Plano Diretor Estratégico de 2002, complementados em 2011 por um Consórcio de empresas capitaneadas pelo escritório Vigliecca e Associados, sob contrato da SMDU. Os estudos então desenvolvidos compreenderam o Plano Urbanístico Específico, o Estudo de Capacidade de Suporte da Infraestrutura de Mobilidade, o Estudo de Avaliação Econômica, o Plano de Comunicação, o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental.

Confirmada pelo novo Plano Diretor Estratégico, aprovado pela Lei 16.050 de 31 de julho de 2014, a OUC Bairros do Tamanduateí abrange quase a totalidade do Arco Tamanduateí, um dos Setores da Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana. (SMDU, 2015b)

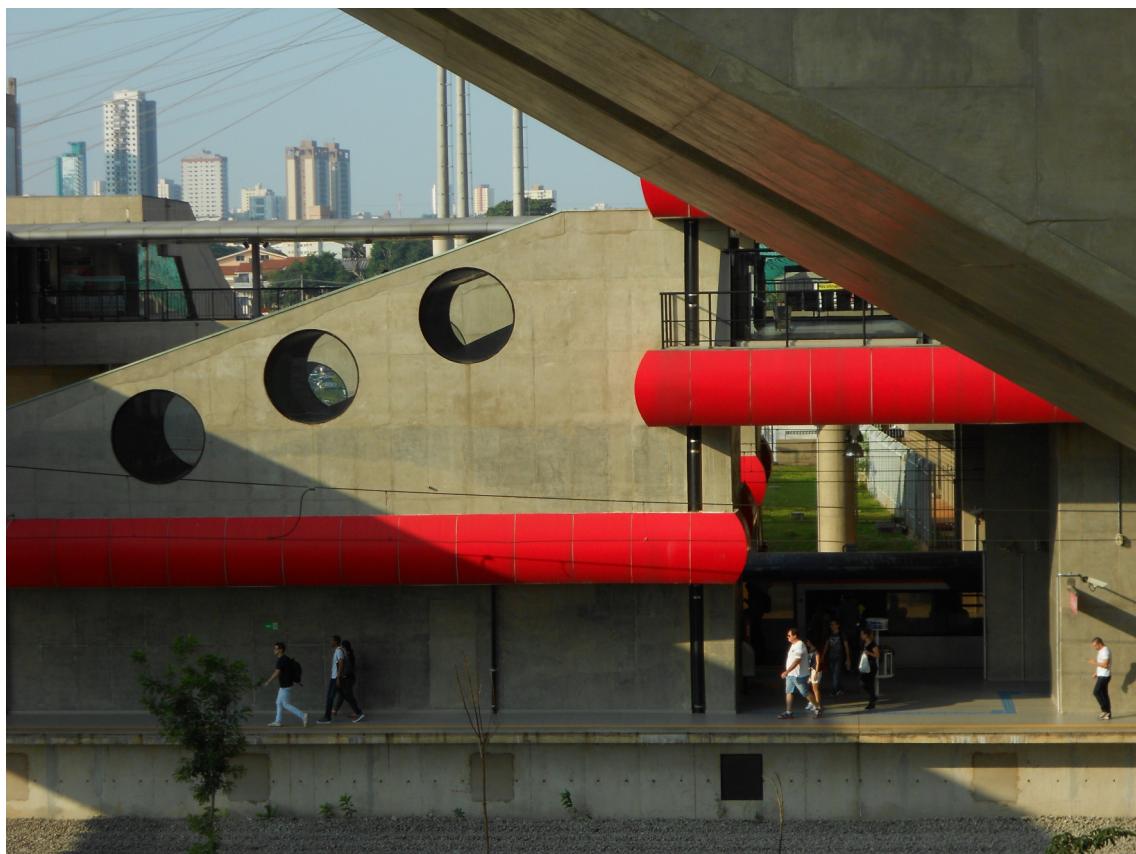
Devido ao passado da linha, sua vocação como via de escoamento de carga e de transporte de mão de obra operária continua mostrando sinais que sobrevivem até os dias atuais. Na capital, as glebas industriais há muito perderam força, dando início a discussões sobre o que fazer em bairros como a Vila Carioca (distrito da Moóca), as quais continuam reacendendo a questão da CPTM, que inclusive chegou a contratar um estudo junto ao UNA Arquitetos para o eixo Moóca-Ipiranga, para o qual:

Citação 3.4.3 Diante da nova inscrição territorial e mudança qualitativa da indústria em São Paulo, o destino de algumas áreas centrais na cidade se tornou objeto urgente de estudo por parte do poder público. A questão é comum à extensão das linhas férreas e coincide com o seu processo de modernização.

O setor Mooca e Ipiranga, cortado pela Avenida do Estado, poderá ser reestruturado a partir desses enormes terrenos vagos. Esses vazios permitem uma nova ocupação que aproxima a população de redes infra-estruturais instaladas. Ao mesmo tempo esses espaços residuais concentram estratos diversos de formação da cidade que merecem ser preservados. O projeto se coloca em sentido de continuidade com os diferentes fluxos da cidade existente, propondo um processo de acumulação de vários tempos em um mesmo espaço. Em contraposição a uma ocupação imobiliária em curso, que segregá e apaga esses vestígios. UNA, 2006

Legalmente, para que a OUC fosse possível, o poder público local da capital definiu o Arco Tamanduateí, o qual está incluído na Macroárea de Estruturação Metropolitana. Fora da macroárea não é possível desenvolver uma operação urbana, que no caso do Arco Tamanduateí, é considerado pela SMDU um dos principais instrumentos de transformaçãoSMDU, 2015a.

Figura 3.10: Estação Tamanduateí (2016)



A Estação Tamanduateí é, até o momento da impressão do livro, a mais moderna de toda a Linha 10-Turquesa, representando avanços drásticos em relação àquelas que estão localizadas no Grande ABC, principalmente. Trata-se de uma estação intermodal, com conexão à Linha 2-Verde do Metrô, além de acesso a ônibus municipais e intermunicipais. Sua construção, no entanto, não representou alterações significativas na região em que se insere, assim, além dos ônibus, sua articulação com o entorno se limita sobretudo ao acesso facilitado a um centro comercial vizinho (Central Plaza Shopping) de uma das faces da estação. Assim como as estações Mooca e Ipiranga, ela está inserida no Arco Tamanduateí e, por conseguinte, na OUC Bairros do Tamanduateí.

Tabela 3.1: Tabela com as linhas de ônibus na Estação Tamanduateí

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
045	EMTU	Santo André (Vila Palmares)	São Paulo (Tamanduateí)
3134-10	SPTTrans	Shopping Aricanduva	Metrô Tamanduateí
4031-10	SPTTrans	Pq. Santa Madalena	Metrô Tamanduateí
5110-41	SPTTrans	São Mateus	Metrô Tamanduateí

Segundo informações da plataforma de transparência “PlanejaSampa” da Prefeitura de São Paulo, a Meta 123 do Programa de Metas 2013-2016 é a responsável por “Aprovar a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí, a revisão da Operação Urbana Água Branca e iniciar os estudos do projeto Arco Tietê”, tendo sido, conforme dados de 17/12/2015, marcada como concluída, com 100% dos objetivos atingidos (SMG, 2015).

Amparando-se no PL nº 723/2015, que estabelece “objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, define Projeto de Intervenção Urbana para a área da Operação Urbana Consorciada e autoriza a criação da empresa Bairros do Tamanduateí S/A” (SMDU, 2015c), a SMDU resumidamente determina as seguintes premissas para a OUC (SMDU, 2014):

- Cidade compacta: moradia e emprego próximos;
- Áreas verdes acessíveis numa caminhada de 15 minutos;
- Uso misto nos imóveis, com fachadas ativas;
- Integração tipológica, garantindo convivência entre o tecido atual e novas edificações;
- Maior mobilidade e maior qualidade urbana.

Concluindo, as intervenções propostas são faseadas e devem se estender por cerca de 50 anos até elevar as unidades residenciais para 83.958 (estoque de 3.964.499 m²), os leitos hospitalares para 1.540 (ante 366), creches/pré-escolas para 101 (ante 34) e as escolas de ensino fundamental e médio para 45 (ante 22), além disso, o plano prevê um aumento de 138% de áreas verdes (6 novos parques), além de outras ações ligadas ao viário e drenagem (SMDU, 2014).

3.4.3 Alguns dados

Conforme dados do IBGE, 2016, São Paulo tem uma população de 11.253.503 habitantes e possui um território com 1.521.110 km², atendido por 46 estações (CPTM, 2016), das quais 3 foram mencionadas aqui (6,5% do total de estações da CPTM no município).

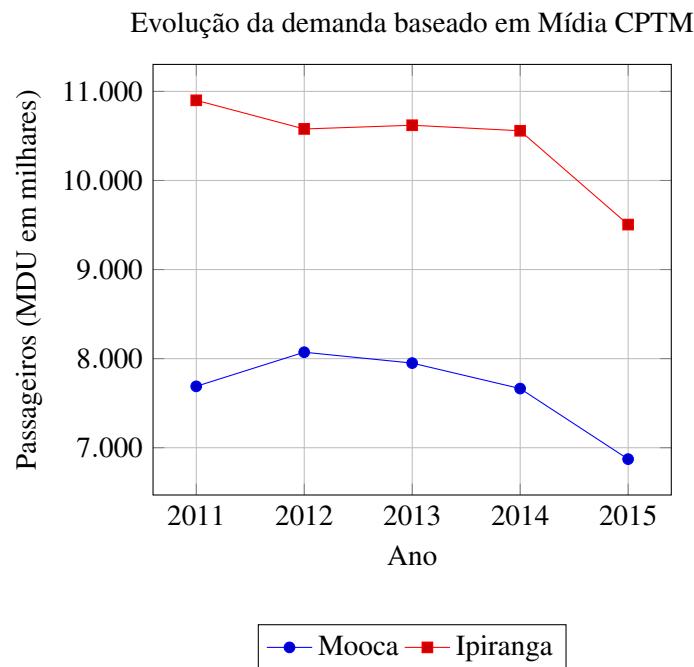
As estações Mooca e Ipiranga possuem um perfil de demanda bastante distinto de Tamanduateí, não sendo nós intermodais, uma vez que não contam com quaisquer facilidades para conexão com ônibus ou, num sentido de maior peso, conexão com outra linha de alta capacidade, como a Linha 2-Verde, acessível por meio da Estação Tamanduateí. A diferença no perfil de demanda exigiu a separação da Estação Tamanduateí no gráfico que veremos a seguir.

Figura 3.11: Cenário temporal 2046: situação final (SMDU, 2014)

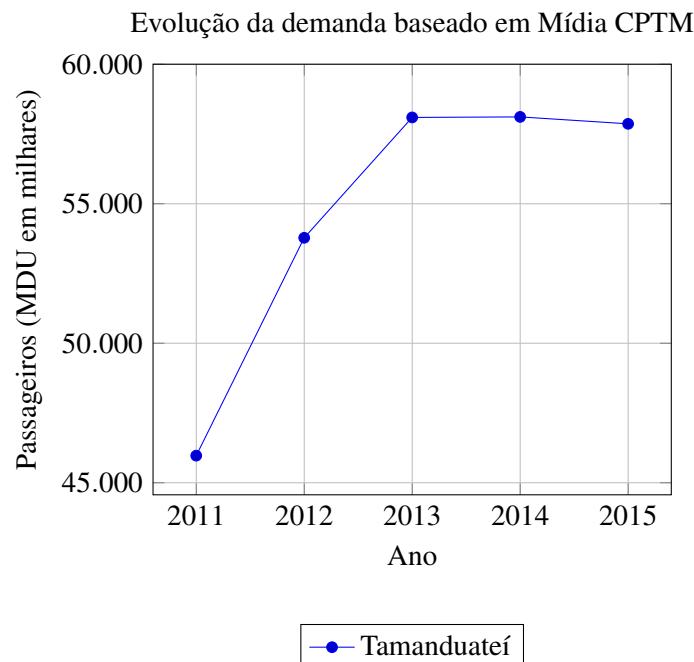


Tabela 3.2: Demanda do grupo de estações da Linha 10 baseado em Mídia CPTM

Média	Mooca	Ipiranga	Tamanduateí
2011	7.689	10.900	45.971
2012	8.072	10.578	53.779
2013	7.950	10.620	58.093
2014	7.664	10.558	58.112
2015	6.872	9.505	57.864



A demanda da Estação Tamanduateí, já em 2011, superava 40 mil passageiros em MDU, número que é superior ao de todas as estações abordadas neste trabalho.



Seção fortemente baseada em um trabalho de graduação de uma disciplina da Universidade Federal do ABC.



Autor: Caio César C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca

de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

Originalmente publicado em: 25/04/2016

Endereço do original: <https://github.com/caiocco/ufabc-BH0301>

3.5 Estação Aeroporto-Guarulhos

3.5.1 Introdução

A Linha 13-Jade (Eng. Goulart-Aeroporto) da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) foi aberta ao público pela primeira vez no último sábado, 31, desde então, já ouvimos de tudo um pouco: “não chega no aeroporto”, “não serve para quem usa bagagens”, “não atende a cidade de Guarulhos”, “liga nada ao lugar nenhum” etc.

Até que a expansão da Linha 2-Verde (atualmente Vila Madalena-Vila Prudente) alcance a cidade de Guarulhos, a Linha 13 será a única conexão sobre trilhos entre a capital e a segunda cidade mais populosa da Grande São Paulo. Trata-se, porém, de uma ligação que já nasce com evidentes limitações: a nova linha se conectará com o aeroporto justamente no terminal menos utilizado: o Terminal 4, escolha esta que reflete uma decisão do próprio aeroporto, como veremos a seguir; para piorar a situação, não existe um horizonte de curto prazo para expansão da linha, que ficará confinada por alguns anos na Estação Engenheiro Goulart da CPTM.

3.5.2 Prazos e promessas do poder público

A ordem de serviço para as obras civis da foi assinada em 2013 com a promessa de conclusão para 2015, postergada depois para 2016, porém as obras realmente só progrediram ao ponto de ser possível a entrega da linha em operação assistida (e limitada, com um único trem operando) no primeiro quadrimestre de 2018. Parte dos recursos vieram da Agência Francesa de Desenvolvimento.

Expresso Aeroporto. É importante apontar que o governo estadual vinha prometendo uma ligação para o aeroporto internacional desde 2002, no entanto, aquele projeto envolvia uma PPP por exigência dos bancos de fomento e a iniciativa privada sempre exibiu desinteresse (veja aqui, aqui e aqui), situação esta que ficou reforçada quando o pouco participativo projeto Nova Luz se mostrou inviável, juridicamente e financeiramente, visto que estava prevista uma estação para uma linha para o aeroporto, que, lembremos também, desde o princípio tinha a proposta de ser um serviço executivo e mais caro. O Expresso Aeroporto, definitivamente morto e enterrado, era conhecido como sendo a Linha 14-Ônix – atualmente o número e pedra preciosa se encontram atribuídos à ligação Guarulhos-ABC que está sendo projetada pela CPTM.

A confusão entre a Linha 13-Jade e a antiga Linha 14-Ônix ou Expresso Aeroporto, parece ter levado o governador Geraldo Alckmin a falar em mentira quando questionado pela Folha de S.Paulo. O que poderíamos dizer é: a grosso modo, senhor governador, não parece totalmente correto falar em mentira, afinal, a promessa de conexão entre a capital e o aeroporto tem mais de 10 anos. O que não parece ter ficado claro, inclusive para a imprensa, é a distinção entre os tipos de serviço ao longo dos anos, fruto, como apontamos, da predileção por uma iniciativa privada que sempre se mostrou desinteressada. O G1, por exemplo, fala em 14 anos de atraso, sem distinções.

Conforme reportagem do Estadão intitulada “Trem para aeroporto de Cumbica começa a ser construído”, temos a confirmação da assinatura do contrato para as obras civis para atual Linha 13-Jade, que ocorreu quando o governo “jogou a toalha” de vez, sepultando a Linha 14-Ônix:

Citação 3.5.1 Em evento na Estação Palmeiras-Barra Funda, na zona oeste, o governador Geraldo Alckmin (PSDB) assinou a ordem de serviços para que a construção comece. Ele prometeu a entrega da linha, com quase 12 km de comprimento e três estações, para 2015.

No fim do ano passado, o tucano havia afirmado que as obras começariam em março deste

ano e que durariam 18 meses, até por volta de setembro de 2014.

3.5.3 A iniciativa privada também sabe prometer (e não cumprir)

A mesma reportagem do Estadão explica os motivos da localização da estação do aeroporto, um dos pontos que tem gerado questionamentos nas redes sociais e até mesmo dentro do campo progressista, por pessoas ligadas ao campo da mobilidade de uma forma ou de outra:

Citação 3.5.2 A Estação Aeroporto Internacional de Guarulhos ficará suspensa sobre o canteiro da Rodovia Hélio Smidt e será conectada ao aeroporto por meio do terminal 4, o “puxadinho”, o menos movimentado dos três já abertos. Esse terminal é fisicamente desconectado de todos os demais. Para sanar o problema, a concessionária de Cumbica, a GRU Airport, prometeu construir um “people mover” para transportar gratuitamente os passageiros entre os terminais. Ainda não se sabe se será um monotrilho ou um veículo leve sobre trilhos (VLT).

Fernandes disse que a escolha desse local — e não as imediações dos terminais 1 e 2 ou do futuro terminal 3, que será o maior — se deve ao fato de que a GRU Airport tem intenção de construir ali um shopping center, com fast food e serviços. “Ali na frente do terminal 4, nós vamos fazer uma asa de acesso direto para Guarulhos. Então, a população, através da estação, vai ter acesso ao aeroporto, para fazer uso de cinemas, shopping.”

Para priorar, segundo o blog Metrô CPTM, a concessionária estimava, no final de 2016, 18 meses para entregar um sistema de people mover do aeroporto, conectado à CPTM, o que não passou de uma promessa, feita por uma concessionária que já demonstrou dificuldades para pagamento da outorga exigida pelo poder concedente:

Citação 3.5.3 Na época, o presidente da concessionária, Antônio Miguel Marques, fez pouco caso da chegada da Linha 13 às proximidades do aeroporto. “Quando a Linha for entregue um dia antes inauguramos o people mover”, registraram alguns jornais. Agora, mesmo com todo atraso da linha da CPTM, o ‘trenzinho’ da GRU Airport não passa apenas de uma ideia. Segundo reportagem do jornal Folha de São Paulo, a concessionária estima entregar a ligação férrea entre a estação da Linha 13 e os terminais 2 e 3 apenas 18 meses após a abertura do ramal.

A GRU Airport demonstra que reavaliou o nível do atendimento que forneceria, como podemos ler em reportagem recente na Folha de S.Paulo, publicada em 31/03/2018:

Citação 3.5.4 O plano era usar um monotrilho, a exemplo de outros grandes aeroportos, mas segundo avaliação da GRU Airport, a demanda de passageiros será suficientemente atendida com o sistema rodoviário — agora consolidado.

A reportagem ainda salienta que a concessionária mais uma vez se esquivou de prestar esclarecimentos sobre o shopping que prometeu construir:

Citação 3.5.5 A GRU Airport foi questionada pela Folha, mas não respondeu sobre a previsão de inauguração do shopping, previsto para o terminal 3.

Apesar da concessionária garantir que os ônibus seriam suficientes, o COMMU identificou que os veículos circulavam lotados, além disso, o Diário do Transporte também criticou a falta de organização da concessionária. Confira nosso vídeo registrando um pouco da operação dos ônibus (Figura 3.13).

Para registros fotográficos dos ônibus superlotados logo no primeiro dia de operação assistida, confira o tuíte enviado pela Rádio Trânsito e reproduzido na Figura 3.12.

Figura 3.12: Ônibus do aeroporto lotam no primeiro dia de operação da Linha 13-Jade da CPTM



3.5.4 Ligando nada a lugar nenhum

Afirmar que a Linha 13-Jade liga nada a lugar nenhum é um bocado desrespeitoso com a periferia de São Paulo e também com a periferia de Guarulhos. Veja a seguir algumas considerações estações por estação:

- Engenheiro Goulart: nesta estação é possível se transferir para a Linha 12-Safira (Brás-Caímon Viana) e também desfrutar do Parque Ecológico do Tietê;
- Guarulhos-CECAP: nesta estação é possível acessar a rodoviária do município de Guarulhos e também parte dos conjuntos habitacionais projetados por Vilanova Artigas, portanto, é uma estação que pode modificar sensivelmente a vida de quem mora naqueles edifícios;
- Aeroporto-Guarulhos: além do acesso aos ônibus do aeroporto, cujo tempo de trajeto varia bastante (o acesso ao Terminal 1, que concentra voos domésticos de baixo custo, por exemplo, leva aproximadamente 2 minutos, segundo a concessionária, por outro lado a concessionária diz que chegar no Terminal 3 exige mais de 10 minutos), há também um terminal de ônibus que concentra linhas municipais e intermunicipais, atendendo uma parcela ainda maior da população periférica de Guarulhos.

É importante tomarmos cuidado com o significado da expressão em questão para não tratar a periferia como nada. É paradoxal querer chegar num aeroporto que está localizado na periferia ao

mesmo tempo que se tenta evitar contato com a infraestrutura que atende aquela mesma região periférica. Simplesmente não dá.

Figura 3.13: QR Code para vídeo gravado em 31/03/2018, cerca de uma hora antes do término da operação assistida da Linha 13-Jade



4-Amarela também amaldiçoou a Linha 5-Lilás (então Capão Redondo-Largo Treze), colocando a Linha 9-Esmralda, bem como as centralidades e pontos de interesse por ela atendidos, num verdadeiro limbo. Pior ainda: não raramente quem vive na periferia adere ao discurso, passando a se marginalizar e marginalizar seu local de residência, ainda que talvez não tenha consciência.

3.5.5 Críticas vagas envolvendo a Linha 12-Safira

Ainda dentro do tema de como as regiões atendidas pela Linha 13 estão sendo enxergadas, identificamos que blogs manifestaram insatisfação com o nível de serviço da Linha 12-Safira. Foi o caso do Metrô CPTM, que opinou da seguinte maneira (grifo nosso):

Citação 3.5.6 Na verdade, sua ligação ao restante da rede metroferroviária feita pela Linha 12-Safira é que tira parte da atratividade em usá-la. Exceto pelos trens que seguirão para Brás e também para Luz (com tarifa de R\$ 8 anunciada hoje), os demais pararão na distante estação Engenheiro Goulart onde seguirão viagem pela Linha 12, **uma das mais precárias da CPTM**.

Entretanto, o autor, Ricardo Meier, em nenhum momento descreve ou fornece referências para enriquecer os pontos que coloca. Por exemplo, ao afirmar que a Linha 12-Safira é precária, não fica claro o que ele pretende insinuar.

Seria a infraestrutura das estações? Exceto pelas estações de Itaquaquecetuba, todas as outras são novas (inauguradas pelo menos na segunda metade dos anos 2000) ou suficientemente atuais, como é o caso da Estação Tatuapé, de 1981.

Seria o intervalo? Durante a permanência do COMMU nas estações Engenheiro Goulart e Tatuapé, não foram observados intervalos insatisfatórios: a linha apresentava estar operando dentro da média de um trem a cada 8 minutos, justamente a esperada para um sábado sem obras, no período das 4h às 19h. A tabela completa com os intervalos da Linha 12-Safira pode ser consultada aqui.

Parece um exercício de crítica genérica pela crítica genérica: a repetição de um estigma ou uma crítica muito generalista, o que no final das contas acaba contribuindo para marginalizar a CPTM, seus passageiros e as regiões atendidas.

3.5.6 Planos para expansão

Ao confinar a Linha 13-Jade na Estação Engenheiro Goulart, sua atratividade segue drasticamente reduzida. Exceto pelo Parque Ecológico do Tietê, cujo acesso finalmente foi facilitado com a

Também é curioso como o famigerado discurso da “periferia primeiro”, recorrente em discussões sobre as carências na infraestrutura de transporte de massa, mostrou mais uma vez como se esgota rapidamente. Acompanhe o raciocínio: se a periferia tem deslocamentos pendulares e não existem políticas públicas para aumento do dinamismo e redução da pendularidade no horizonte de algumas décadas, implantar linhas que atendem sobretudo a periferia resulta em chacota, com pessoas repetindo o famoso bordão “liga nada a lugar nenhum” — expressão que chegou a ser colocada até numa reportagem da edição brasileira do periódico espanhol *El País* —, que até a chegada da Linha

nova estação, não existe nenhum outro atrativo. A estação está localizada numa área periférica da Zona Leste e os subcentros regionais mais próximos são Tatuapé (no sentido centro) e São Miguel Paulista (no sentido bairro), sendo que o acesso a eles, bem como a qualquer outra estação da rede de trilhos, exigirá que o passageiro utilize a Linha 12-Safira (Brás-Calmon Viana), que por sua vez, termina nas proximidades do Largo da Concórdia, não chegando nem mesmo no Centro Velho.

Elenco os seguintes problemas imediatos:

- Infraestrutura hoteleira deficiente, pois o Tatuapé permanece incipiente como centralidade de negócios (o hotel mais próximo da estação homônima não ficou pronto ainda e o segundo mais próximo não tem acesso cômodo);
- Saturação elevada de todo o tronco ferroviário pesado da Zona Leste devido à pendularidade (muito lotado no sentido centro pela manhã, muito lotado no sentido bairro pela tarde);
- Falta de confiabilidade e previsibilidade nos acessos rodoviários existentes para a parcela que precisa utilizar vias como a Marginal Tietê, uma vez que a última obra realizada nela não considerou qualquer meio coletivo de transporte, sobre trilhos e/ou sobre pneus;
- Falta de operações especiais na Linha 12-Safira, o que significa que os trens superlotam em estações ainda mais periféricas e o embarque em estações como USP Leste e Engenheiro Goulart já é difícil hoje.

Planos para expansão da Linha 13-Jade já existem, mas os ânimos devem ser contidos até 2016, pelo menos. Num olhar otimista, poderemos ver algum progresso em relação ao tema por volta de 2020. Em setembro de 2013 o Governo do Estado anuncia intenções de expandir o atendimento na cidade de Guarulhos, conforme trecho da notícia “Governo diz que Linha 13 da CPTM irá além do aeroporto de Guarulhos”:

Citação 3.5.7 O projeto do novo trecho está sendo estudado. Ainda não há definição, por exemplo, do número de estações e do traçado. “A extensão é para o futuro. Porque o trem não vai entrar no aeroporto. O trem vai abraçar o aeroporto, ele vai dar a volta por fora em direção à Vila São João”, informou o secretário, que participou nesta manhã de um evento em Guarulhos. “Se a gente fizer essa linha uma concessão ou uma PPP [parceria público-privada], vai estar contida nesta PPP a extensão para a Vila São João”, afirmou.

Para se ter uma ideia de quão limitada a linha nascerá, a CPTM só prevê um incremento considerável na demanda de passageiros no quinto ano de operação, conforme podemos verificar no slide 18 de uma audiência pública, reproduzido na Figura 3.14:

Figura 3.14: Slide 18 de uma apresentação assinada pelo engenheiro Luiz Alfredo Amorim Jr., usada numa audiência pública sobre a Linha 13

A slide titled "Audiência Pública" featuring the CPTM logo and the text "NOVO SERVIÇO". The content lists several key points about the new service:

- Ligação ferroviária entre as cidades de São Paulo e Guarulhos
- 3 Estações (Engenheiro Goulart, Guarulhos-CECAP e Aeroporto)
- Extensão Operacional: 11 km
- Demanda estimada :
 - 120.000 passageiros (média/dia útil) no 1º ano de operação
 - 200.000 passageiros (média/dia útil) no 5º ano de operação
- Integrado a malha de transporte metroferroviaria.

Para a Linha 13-Jade, algum otimismo em relação à expansão pode ser justificado pelo fato de existir espaço na faixa de domínio da Linha 12-Safira, ou seja, a implantação de estações em superfície, como a futura Tiquatira, importante pela conexão também futura com a Linha 2-Verde, não deverá impor grandes desafios à CPTM.

Em informações obtidas com base na Lei Federal nº 12.527/2011, o investimento total será de R\$ 1,8 bilhão. O intervalo médio inicialmente previsto será de 8 minutos e poderá diminuir para até 3 minutos conforme a evolução da demanda, que está projetada para as estações da seguinte forma:

- Aeroporto-Guarulhos: 40 mil passageiros por dia;
- Guarulhos-CECAP: 36 mil passageiros por dia;
- Engenheiro Goulart: 76 mil passageiros por dia.

Com relação à intermodalidade Trem Metropolitano-ônibus em Guarulhos, a CPTM informou o seguinte:

Citação 3.5.8 A CPTM trata com a prefeitura local para a questão da integração. Esta só ocorre se houver interesse do município. Os estudos de remanejamentos de linhas municipais, obviamente, é de responsabilidade dos municípios.

Até a publicação deste livro não há integração tarifária entre os ônibus municipais guarulhenses e a Linha 13-Jade, exigindo o pagamento de duas tarifas cheias, entretanto, faltando três dias para a operação assistida da Linha 13, foram criadas linhas de ônibus em Guarulhos com foco no atendimento de pacientes, todas atendendo o Terminal Metropolitano Taboão e, portanto, conectadas à Linha 13-Jade. São elas: 356A, 356B, 717A e 717B, conforme informações do Guarulhos Hoje⁹.

3.5.7 Conclusão

Infelizmente a Linha 13-Jade nasce com sérias limitações, dependendo excessivamente da Linha 12-Safira, o que lhe atribui pouca versatilidade em termos de conexões com a rede de trilhos, além disso, tem horizonte de expansão nebuloso, que se agrava pela também nebulosa conectividade com os terminais 1, 2 e 3 do GRU Airport.

É lamentável que o maior aeroporto brasileiro possua a rodovia como único elo entre ele e a metrópole, mas é ainda mais lamentável que se desenhe uma linha tão tacanha para conectá-lo com a malha metroferroviária. A Linha 13-Jade nasce aquém das necessidades não só da capital paulista, mas também de Guarulhos e de outras cidades da Região Metropolitana de São Paulo.

O Governo do Estado demonstrou, mais uma vez, ser pouco visionário e ter um compromisso questionável com a busca por uma rede de alta e média capacidade de excelência.

Não temos dúvidas de que, para a imensa maioria, o impacto da Linha 13-Jade será muito pequeno, apesar dos quase R\$ 2 bilhões que serão gastos para tirá-la do papel.

Como exposto, trata-se de uma ligação bastante limitada, com previsão de demanda tímida e que precisa ser expandida para fornecer um atendimento mais robusto.

A Linha 13-Jade, por bem ou por mal, não deixa de ser interessante para mostrar — escancarar, cá pra nós — que há um longo caminho a ser percorrido quando vamos discutir sobre transporte público e a metrópole, tanto que, às vésperas de sua entrega, os artigos da Linha 13 apresentaram um aumento expressivo nos acessos no Medium do COMMU, apesar de não estarem sendo divulgados há meses (algo como uns 300 acessos por dia na última semana de março de 2018, considerando o artigo “Linha 13-Jade: uma ligação para Guarulhos que já nasce limitada”).



Autor: Caio César C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de

⁹<https://www.guarulhoshoje.com.br/2018/03/28/prefeitura-cria-quatro-linhas-de-onibus-com-itinerario-exclu>

atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

Originalmente publicado em: 01/04/2018

Endereço do original: <http://bit.ly/linha13capenga>



Observação: parte do artigo “Linha 13-Jade: uma ligação para Guarulhos que já nasce limitada” foi mesclado, de maneira a concentrar as informações sobre a Linha 13 num único capítulo e seção. O original pode ser acessado em <https://goo.gl/eMG1JQ>

3.6 Estação Lapa

Mesclar artigos sobre enterramento.

3.7 Estação Guaianazes

3.7.1 Introdução

A única ligação expressa da Zona Leste e com quase 16 anos de existência, segue repleta de limitações e descumprindo antigas promessas e anseios. Para se ter uma ideia, a inauguração da Estação Suzano foi adiada pela pelo menos nove vezes¹⁰, embora o contrato, que deveria durar 15 meses, tenha sido assinado em outubro/2010. Como não cutucar a ferida do Expresso Leste, parte da Linha 11-Coral (Luz-Guaianazes-Estudantes) da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos?

O Expresso Leste hoje é um trecho com 24 km na Linha 11, no qual o passageiro desfruta integralmente de trens com ar condicionado, baixos intervalos (nos picos, um trem a cada quatro minutos em média) e estações mais modernas, numa ligação paralela à Linha 3-Vermelha (Barra Funda-Itaquera) da Companhia do Metropolitano, sendo o único serviço expresso sobre trilhos da Zona Leste e também de toda a malha de trilhos da Região Metropolitana de São Paulo.

A diferença com relação à Linha 3 é imediata: a partir de Itaquera, o trens do Expresso Leste fazem parada apenas nas estações Tatuapé, Brás e Luz, sendo que esta última atualmente funciona como terminal, embora não seja uma estação adequada para tal finalidade (falaremos um pouco mais sobre isso na seção “São Paulo: poucas palavras sobre a Barra Funda”).

3.7.2 Alto Tietê: novas estações, velhas questões

Recentemente as estações do trecho outrora chamado de Banda B pela CPTM estão em reconstrução, algumas delas sendo reconstruídas do zero, caso da Estação Suzano, mencionada no início do artigo. A Banda B é a extensão da Linha 11-Coral, ou seja, o trecho posterior à Estação Guaianazes no sentido da Estação Estudantes

O trecho Guaianazes-Estudantes, que ainda conta com um serviço inferior ao oferecido no Expresso Leste, apesar de algumas melhorias, como a aposentadoria dos antigos trens da década de 1960, responde por 27 km dos 51 km da Linha 11. São oportunos os seguintes comentários a respeito de quatro de suas dez estações:

- Guaianazes: inaugurada em 2000, foi construída pelo Metrô e não previa integração tarifária com os ônibus, se encontrando totalmente saturada e não contando com escadas rolantes e elevadores, apenas rampas;
- Ferraz de Vasconcelos: foi a primeira estação reconstruída a ser inaugurada, após ficar anos em obras, assim como no caso de Suzano e as outras estações, os atrasos chegaram a três anos;

¹⁰http://www.portalnews.com.br/_conteudo/2016/01/cidades/22919-estado-atrasa-novamente-entrega-e-sequer-tem-html

- Calmon Viana: foi a primeira estação modernizada a ser inaugurada, em outubro de 2010, muito mais no contexto de transformação que a Linha 12-Safira (Brás-Calmon Viana) vinha sofrendo do que numa ação realmente ligada à Linha 11-Coral;
- Suzano: é a maior estação da CPTM no Alto Tietê, sendo prevista a expansão da Linha 12-Safira até ela, de forma a reduzir a saturação da Estação Calmon Viana, que apesar de ter sido modernizada, permanece não tendo grande capacidade, inclusive, o projeto da nova Estação Suzano foi um dos vencedores do Prêmio AsBEA 2012¹¹, o que com certeza mostra que não estamos falando de uma estação qualquer.

A mudança no caráter das estações tem contribuído para reduzir o contraste entre o serviço prestado na capital pelo Expresso Leste e pela extensão da Linha 11 no Alto Tietê, por isso, é natural esperar mudanças nas viagens entre o Alto Tietê e a capital, porém, como tudo envolvendo a CPTM, a espera foi bastante longa. Em 29/01/2016, o presidente da CPTM ventila ao blog Via Trólebus¹² a possibilidade de aumentar as viagens diretas:

Citação 3.7.1 Foram adquiridos 65 novos trens, em dois lotes. Do primeiro lote, já recebemos nove trens, que estão em fase de testes. Dependendo da entrega dessas composições, vamos começar a incrementar a frota e avaliar a questão da ampliação do Expresso Leste. De imediato, estamos estudando um incremento de 10% a 20%. Mas está em processo de estudo”, disse o presidente da CPTM. Hoje o Expresso Leste opera com 24 viagens diárias em dias úteis, sendo 12 em cada sentido.

Contudo, é preciso ter serenidade antes de se animar com a possibilidade de não precisar baldear em Guaianazes, pois existem duas coisas que precisam ser pensadas hoje, além dos atrasos costumeiros e inaceitáveis:

1. A CPTM pode enfrentar dificuldades em ampliar as viagens no município de Mogi das Cruzes, visto que a existência de múltiplas passagens de nível dificulta a operação de uma linha que já está com intervalos de metrô e tem previsão de intervalos ainda menores no longo prazo (e do antigo projeto “Novo Centro”¹³, está em obras apenas o túnel na Praça Sacadura Cabral, na frente da Estação Mogi das Cruzes);
2. As dificuldades em Mogi das Cruzes reforçam que a Estação Suzano nasce para ser terminal tanto da Linha 11-Coral, quanto da Linha 12-Safira, de forma que o serviço para Mogi das Cruzes operaria na forma de uma extensão operacional com apenas quatro estações (vale lembrar que no passado a CPTM chegou a propor a construção de uma linha de metrô leve, com o uso de bondes modernos, os chamados VLTs ou Veículos Leves sobre Trilhos, a qual não foi adiante).

3.7.3 São Paulo: poucas palavras sobre a Barra Funda

Nossas primeiras críticas à Estação Luz, realizadas no artigo “Março e a Estação Luz, mês de um aniversário inglório”, merecem novos reforços, pois há anos a levada do Expresso Leste para a Estação Barra Funda é ventilada, sem qualquer previsão de quando vai acontecer, ao passo que a Estação Luz segue como retrato do descaso, com uma infraestrutura essencialmente centenária, incapaz de ser terminal de qualquer linha de metrô (a estação foi concebida para ser de passagem e de trens de longa distância, não terminal serviços metropolitanos com milhares de passageiros desembarcando a cada 5 minutos).

Uma rápida pesquisa revela que o assunto não é novo:

¹¹<http://arcoweb.com.br/projetodesign/especiais/premio-asbea-2012-premiados-projetos-nao-edificados-01-12.html>

¹²<http://viatrolebus.com.br/2016/01/cptm-quer-aumentar-viagens-do-expresso-leste/>

¹³<http://saopaulotremjeito.blogspot.com.br/2012/02/projeto-novo-centro-de-mogi-das-cruzes.html>

- Via Trolebus, 28/05/2015: Expresso Leste da CPTM completa 15 anos¹⁴
- Via Trolebus, 28/07/2014: Expresso leste partiu da Barra Funda para atender a palmeirenses¹⁵
- CPTM em Foco, 26/03/2012: Qual a vantagem de ter o Expresso Leste em Palmeiras-Barra Funda?¹⁶
- CPTM em Foco, 16/03/2012: Expresso Leste em Palmeiras-Barra Funda ainda nesse semestre¹⁷

Admito que no passado realmente faltavam vias entre a Luz e a Barra Funda para permitir uma utilização exclusiva (necessária para manter bons níveis de confiabilidade, além de viabilizar intervalos na casa dos 3 minutos) pelos trens da Linha 11-Coral, porém, obras foram realizadas e com a implantação de mais vias, que seguem subutilizadas desde então, as desculpas têm se voltado aos subsistemas de energia e sinalização, sem qualquer postura clara de quando deixarão de existir impeditivos.

A Estação Barra Funda, ainda que tenha uma infraestrutura que não envelheceu bem, é muito mais versátil do que a centenária Estação Luz, uma comparação seria simplesmente covardia; intervenções para melhorar a infraestrutura atual são muito mais fáceis e baratas, visto que não se trata de um imóvel tombado e ainda existem vãos no mezanino, espaços abertos sobre as plataformas que podem receber novas rampas de acesso, entre outras modificações visando melhorar o conforto e a capacidade da estação. Terminar a Linha 11 na Barra Funda pode significar, em conjunto com mais trens e uma redução nos intervalos, em um maior equilíbrio para a Linha 3-Vermelha, atualmente palco de humilhações diárias na Estação Brás, uma das transferências mais críticas entre os trens do Metrô e da CPTM.

Caso o Governo do Estado decida viabilizar o enterramento dos trilhos, também não seria exagero projetar uma expansão do Expresso Leste até a Estação Água Branca, futuro hub ferroviário de trens intercidades que ligarão a capital ao interior do estado, porém, dada a estagnação da questão, algo precisa ser feito ainda no médio prazo para garantir a segurança e o conforto dos passageiros, cujas vidas não são estáticas e não podem ser comprometidas pela ingerência do poder público.

3.7.4 Conclusão

É lamentável que o único serviço expresso existente tenha um horizonte de pouco otimismo pela frente. A participação social permanece aquém do ideal na CPTM, bem como a transparência. Com obras demoradas e injustificavelmente atrasadas (um atraso de três anos para inaugurar uma estação em superfície, com baixa complexidade em comparação com uma obra em subterrâneo, como no caso de Ferraz de Vasconcelos, simplesmente é inaceitável e inconcebível), o passageiro do Expresso Leste não tem qualquer garantia de um futuro melhor.

Reducir intervalos, melhorar a atratividade da linha para reduzir as viagens que hoje estão sobrecarregando a baldeação na Estação Brás, oferecer mais serviços diretos para equilibrar a baldeação na Estação Guahanazes, expandir a linha até a Zona Oeste da capital de forma a melhorar sua conectividade e funcionalidade, tudo isso é básico e já deveria ter sido feito ou, no mínimo, estar em andamento com um cronograma público e rigorosamente cumprido.



Autor: Caio César C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

¹⁴<http://viatrolebus.com.br/2015/05/expresso-leste-da-cptm-completa-15-anos/>

¹⁵<http://viatrolebus.com.br/2014/07/expresso-leste-partiu-da-barra-funda-para-atender-a-palmeirenses/>

¹⁶<http://cptmemfoco.blogspot.com.br/2012/03/qual-vantagem-de-ter-o-expresso-leste.html>

¹⁷<http://cptmemfoco.blogspot.com.br/2012/03/expresso-leste-em-palmeiras-barra-funda.html>

Originalmente publicado em: 31/01/2016
Endereço do original: <http://bit.ly/FalarExpLeste>

3.8 Estação Antônio João

3.8.1 Introdução

A Estação Antônio João surgiu em 1941 pela então Estada de Ferro Sorocabana, sendo que a estrutura atual da estação, hoje propriedade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, é basicamente a mesma desde a década de 1980. Está situada na cidade de Barueri, sub-região oeste da Grande São Paulo, sendo atendida diariamente pelos trens da Linha 8-Diamante (Júlio Prestes-Itapevi-Amador Bueno).

A estação tem passado por um processo de anacronismo, relacionado por transformações não só nos serviços da CPTM, como também na região em que está inserida (Aldeia de Barueri). Antônio João, cada vez mais, mostra ser uma estação que estagnou e cujas formas e ambiente refletem uma realidade que há muito deixou de existir.

3.8.2 Cronologia

Acompanhe a seguir uma série de acontecimentos relevantes, todos a partir do novo milênio:

- 2003/2004: Inaugurado viaduto sobre a estação Antonio João, eliminado a passagem de nível existente;
- 2005: CPTM contrata estudos sobre Antonio João;
- 2006: CPTM contrata o escritório Costa Lima Arquitetura e a empresa Concremat para realizar um projeto de reconstrução da estação;
- 2007: em audiência pública em junho, a CPTM anuncia que vai licitar a reconstrução da estação no triênio 2007–2010;
- 2009: com um custo de R\$ 30 milhões, a prefeitura de Barueri assina um convênio para custear as obras de reconstrução;
- 2009: a empresa CSU, ligada ao ramo de processamento de transações eletrônicas e contact center, inaugura sua unidade ao lado da estação Antonio João, sendo considerado o maior call center da América Latina;
- 2010: o prefeito de Barueri cancela o convênio pois queria que a CPTM investisse 30 milhões na reconstrução da estação Barueri a oeste da atual. A CPTM investiu cerca de R\$ 14 milhões na reforma das instalações atuais;
- 2011: em novembro, é inaugurado ao lado da estação o parque Shopping Barueri, com 37,4 mil m² de área bruta locável, segundo o G1;
- 2012: CPTM contrata Engevix para refazer projeto da estação. EMTU projeta um terminal metropolitano (ligado a um BRT que ligaria a região de Alphaville com Cajamar) ao lado de Antonio João;
- 2014: empresa administradora do shopping elabora projeto de nova estação.

3.8.3 Panorama da estação

Logo de cara, percebemos que o vão entre o trem e a plataforma é simplesmente imenso, em seguida, percebemos que a cobertura das duas plataformas existentes é exígua, sendo incapaz de cobrir metade do trem, ou seja, quatro dos oito carros que compõem cada trem que circula no trecho Júlio Prestes-Itapevi, depois, vemos que a estação permite a entrada de poucas pessoas ao mesmo tempo, já que foi dimensionada para uma demanda baixíssima, por fim, notamos que sua inserção é deficiente e que não há transferência entre os sentidos.

O edifício da CSU pode ser visto da estação, causando um misto de impacto e contraste, a estação parece simplesmente fora do lugar, perdida em nossa época, além disso, o aspecto da via

permanente contribui, transmitindo desleixo por parte do poder público estadual. Com poucos seguranças presentes (todos terceirizados), não tivemos problemas em registrar as imagens.

Não fosse pela chegada da CSU, talvez Antônio João continuasse exibindo um certo ar bucólico, mas não se engane, com a chegada do viaduto, cerca de dez anos atrás, aqueles que nele transitavam passaram a ter uma visão privilegiada de empreendimentos corporativos na região de Alphaville, ou seja, já havia, pelo menos, um potencial para que Antônio João atuasse como uma espécie de hub (concentrador), com destaque para a intermodalidade (integração entre diferentes modos de transporte).

3.8.4 Panorama do entorno

O entorno da estação infelizmente tem problemas. O acesso ao viaduto é feito por uma escada metálica, que não tem uma aparência das mais simpáticas. A CPTM disponibiliza uma passagem de nível na estação, intencionada principalmente para utilização por deficientes físicos, que permite passar de um lado para o outro, o que remedia a situação de forma bastante precária, até porque a maioria acaba utilizando a passagem de nível, o que fica bastante evidente nos horários da maior movimento da linha de ônibus T245VP1 (Estação Antônio João-18 do Forte) da Benfica BBTT.

Vale notar que apenas em 2006¹⁸ a Prefeitura de Barueri concluiu a pavimentação nas imediações do acesso localizado na plataforma sentido Júlio Prestes da estação:

Citação 3.8.1 Na Aldeia de Barueri, o bairro está recebendo os últimos serviços de conclusão das vias do novo Centro Empresarial, em frente à estação Antônio João da CPTM. A avenida General de Divisão Pedro Rodrigues da Silva foi ampliada e ganhou uma rotatória.

Não significa, porém, que tenha estabelecido uma ligação rodoviária margeando os trilhos. Tapumes e cones estão presentes. A lama deu lugar a uma avenida incompleta.

Na mesma rua do viaduto (General de Divisão Pedro Rodrigues da Silva), existe um semáforo que permite acesso ao Parque Shopping e ao ponto de ônibus situado próximo do centro comercial. Seu tempo de abertura e fechamento claramente prioriza o automóvel. Levando em consideração a utilização “torta” da passagem de nível devido às carências infraestruturais da Estação Antônio João, a maneira mais fácil de acessar o shopping para quem chega sentido Júlio Prestes é cruzar a passagem de nível e utilizar a calçada da face da estação sentido Itapevi, seguindo em frente, pois há um segundo acesso do Parque Shopping Barueri para pedestres, que inclusive é coberto e iluminado.

Notoriamente essa região continua não sendo projetada com o pedestre em mente. O pedestre perde um bom tempo para atravessar de um lado ao outro se agir corretamente, esperando o semáforo, além disso registramos casos de pedestres que se arriscavam para chegar mais rápido ao outro lado em meio aos carros em movimento. Para finalizar, na larga avenida não encontramos uma faixa exclusiva de ônibus ou mesmo uma ciclovia, o que não causou surpresa alguma, uma vez que os pontos de ônibus existentes são pequenos para a demanda gerada pelo polo de comércio e serviços que hoje se encontra instalado.

3.8.5 Conclusão

A Estação Antônio João retrata perfeitamente os descompassos da CPTM na modernização dos serviços de metropolitano que atendem diversas localidades na Região Metropolitana de São Paulo.

Uma grande oportunidade permanece sendo negligenciada: a estação poderia servir como um hub intermodal na região, algo que fica reforçado com o projeto da EMTU para um corredor de ônibus intermunicipais do tipo BRT (Bus Rapid Transit), para tanto, é preciso reconstruí-la por completo, garantir um projeto integrado, que conte com integração com outros modos de transporte

¹⁸<http://www.barueri.sp.gov.br/sistemas/informativos/informativo.asp?id=6001>

(como ônibus municipais e intermunicipais, além de automóveis, que poderiam ser deixados no local) e preze pela boa inserção naquele tecido, qualificando um espaço que transmite níveis superiores de conforto e dignidade.

Não podemos esperar mais dez anos para, novamente, sermos desrespeitados com mau uso do dinheiro público e ausência de providências.

i Autor: Caio César C. Ortega

Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014

Originalmente publicado em: 17/08/2015

Endereço do original: <https://goo.gl/gGmaFz>

Agradecimentos: Ivo Ramos (levantamento cronológico); Daniele Almeida e Márcio Henrique (colaboração/revisão)

3.9 Estação Estudantes

Mesclar artigos sobre o tramo mogiano da Linha 11.

3.10 Estação Mauá

Utilizar artigo do Expresso ABC. Talvez mesclar com um ou outro artigo que detalha a questão de expressos.

3.11 Estação Berrini

3.11.1 Vizinhança gentrificada

Figura 3.15: Mapa da Linha 9 na Estação Berrini (2016)



Luz, 2010, pág. 13 explica que a partir dos anos 1970 o setor industrial localizado no centro metropolitano perdeu importância, de forma que o setor terciário, muito menos concentrado e homogêneo no território, absorveu sua mão de obra, o que se traduz em menor polarização, novas localizações (o autor cita shoppings centers e centros empresariais, por exemplo) e alterações significativas no uso do solo Luz, 2010, pág. 25, o que pode ser relacionado com o processo de rentismo urbano sublinhado por Acselrad, 2004, pág 30, nota de rodapé 2, no qual ocorre gentrificação estratégica de áreas urbanas outrora industrializadas e marcadas pelo desinvestimento. A gentrificação se dá a partir das possibilidades econômicas, tanto para valorização, como para aquisição de propriedades imobiliária, num processo que exclui moradores de menor renda Acselrad, 2004, pág. 28-29. O trecho central da Linha 9-Esmeralda, que avança ao longo da Avenida das Nações Unidas por regiões enobrecidas e substancialmente modificadas pelo processo, é emblemático, não pode por se encaixar no fenômeno que acaba de ser descrito, como também pela extensão do território afetado, que pode ser observado utilizando as estações da CPTM como referência, visto que não há, exceto pela Linha 4-Amarela da CMSP em regime de concessão patrocinada, outra infraestrutura de transporte de alta capacidade. As estações são: Hebraica-Rebouças, Cidade Jardim, Vila Olímpia, Berrini e Morumbi.

Figura 3.16: Visão dos empreendimentos imobiliários a partir da plataforma da Estação Cidade Jardim (2013)



Figura 3.17: A Estação Cidade Jardim é vizinha de um dos edifícios residenciais mais caros da capital paulista (2013). Fonte: Wiltgen, 2013



Junior, 2006, pág. 201 destaca a pressão e o desejo de um ator ligado à iniciativa privada com relação à Linha 9, ainda antes do término de sua dinamização, que resultou, sobretudo, na construção e inauguração das estações Hebraica-Rebouças, Cidade Jardim, Berrini, Morumbi, Granja Julieta, Socorro e Vila OlímpiaLuz, 2010, pág. 38: “— A linha de metrô está pronta. Está aí no Rio Pinheiros, a linha de trem. Não sei por que, até agora, as nossas "autoridades"... Eu acho que os caras não têm visão nenhuma, é uma coisa impressionante. É só fazer algumas estações e está pronta. Não, eles vão fazer, mas só quando fizerem a da Rebouças. Faz já! (Entrevista com Carlos Bratke, cit.)”.

Carlos Bratke, como explica Junior, 2006. exibe perfeitamente os efeitos descritos por Acselrad, 2004. criticando o poder público, ao mesmo tempo que também demonstra que não era incomodado pela prefeitura ou pelo governo estadual, atuando livremente na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini:

Citação 3.11.1 As declarações dos irmãos Bratke e matérias da grande imprensa ao longo das últimas décadas ajudam a tecer um quadro que frisa um caráter de "pioneerismo" e "autonomia" quanto ao poder público:

Citação 3.11.2 No espaço de dez anos, [Carlos Bratke, Roberto Bratke e Francisco Collet] operaram em volta da Avenida Luiz Carlos Berrini, sem a mais remota interferência da prefeitura ou de qualquer poder público, uma pequena revolução urbana — a mais notável já feita num grande espaço da cidade por um único projeto privado de arquitetura. (Veja SP, 1985:16)

Na mesma matéria, Carlos Bratke afirma: "Nunca fui procurado por nenhum órgão público para saber quais são os meus planos"(Veja SP, 1985:21).

Citação 3.11.3 "Essa avenida não é um planejamento urbano. Precisavam fazer um canal, então fizeram essa avenida que ligava nada a coisa nenhuma [...] Nessa avenida era tudo abandonado, um brejo. Saímos de pastinha na mão, visitando os amigos e convencendo-os a aplicarem o dinheiro no nosso projeto. Falamos com mais de 200 pessoas e tomei muito chá de cadeira que conseguimos construir o primeiro prédio comercial. Arborizamos a região e valorizamos o metro quadrado de 200 para 5 mil dólares. Já fizemos 30. Estamos fazendo mais trinta. (apud Gabaglia, 1990:s.p.)

Outras críticas ao poder público foram coletadas na entrevista que concedeu:

Citação 3.11.4 — Eu acho que a cidade de São Paulo está constituindo espontaneamente o que os administradores já deviam ter feito há muito tempo: dividir a cidade em vários pólos! [...] O zoneamento aqui[região da Berrini] é a coisa mais absurda, anacrônica e idiota que pode existir, mas está acontecendo praticamente numa outra regulamentação. Infelizmente, porque o zoneamento, que já nasceu errado, acabou indo parar nas mãos dos vereadores e não de uma comissão técnica de revisão, nunca foi revisto de uma maneira global, e tem sido alterado ao sabor dos interesses "políticos"dos vereadores. (Entrevista com Carlos Bratke, cit.)

O Trem Metropolitano, no caso da Linha 9-Esmeralda é interessante por dialogar tanto com a Berrini, como outras avenidas similares (em termos de ocupação do solo), como a Chucri Zaidan (Estação Morumbi) ou ainda, conjuntos de ruas e avenidas, como Funchal, Olimpíadas e Dr. Cardoso de Melo (Estação Vila Olímpia), as sete estações do miolo da Linha 9-Esmeralda, todas já mencionadas anteriormente, foram projetadas por Luiz Carlos Esteves, a respeito delas, destaco numa notícia de 22 de junho de 1998 os seguintes fragmentos:

Figura 3.18: Visão dos empreendimentos imobiliários a partir da plataforma da Estação Berrini (2016)



Citação 3.11.5 Até o final de setembro, a população que freqüenta alguns dos edifícios comerciais mais modernos da cidade, situados na avenida das Nações Unidas, zona sul paulistana, vai passar a contar com uma opção de transporte coletivo. Trata-se das sete novas estações de trem que a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) está instalando entre as estações Pinheiros e Largo 13, pertencentes à linha C, que liga Osasco a Jurubatuba.

[...]

Luiz Esteves, arquiteto da Harza Hidrobrasileira Engenharia e Projetos, empresa responsável pela concepção e projetos de dinamização da linha Sul, aponta a segurança do usuário como um dos pontos de maior importância das novas estações. “Colocamos a área de bilheteria e catracas junto da calçada dos prédios. Dessa forma, a passarela que leva à plataforma de embarque, do outro lado da marginal, se torna uma área pagante, o que inibe a ação de delinquentes”, explica.

Outro fator que norteou o projeto, segundo Esteves, foi o urbanismo da região. “Evitamos interferir com o landscape da avenida, projetando estruturas leves e transparentes.” Componentes metálicos fechados com vidro e brises de alumínio garantiram a leveza necessária. O concreto aparece apenas em alguns momentos da estrutura, como a caixa onde serão instaladas duas escadas rolantes, uma escada fixa e um elevador para deficientes. A passarela sobre a marginal também será construída em metal, na forma de uma elipse. (Capozzi, 1998)

Na altura, o investimento mencionado foi de US\$ 220 milhões, além disso, Esteves também deu detalhes das estações, então uma novidade. Por se tratar de uma notícia produzida por um periódico especializado em arquitetura, é interessante observarmos que os edifícios da região são enaltecidos ainda antes de introduzir detalhes do investimento feito pelo poder público, a partir daí, vale mencionar que, conforme Nobre, 2000:

Conforme Nobre, 2000, pág. 145 a “associação de promotores imobiliários e investidores corporativos, principalmente os fundos de pensão, permitiu a captação de excedentes de capitais e de poupança que puderam ser desviados para a promoção imobiliária dos megaempreendimentos, criando um grande crescimento desse setor do mercado.” Nobre, 2000, sendo ainda explicado que a maioria dos empreendimentos ficaram concentrados no Setor Sudoeste da capital paulista em

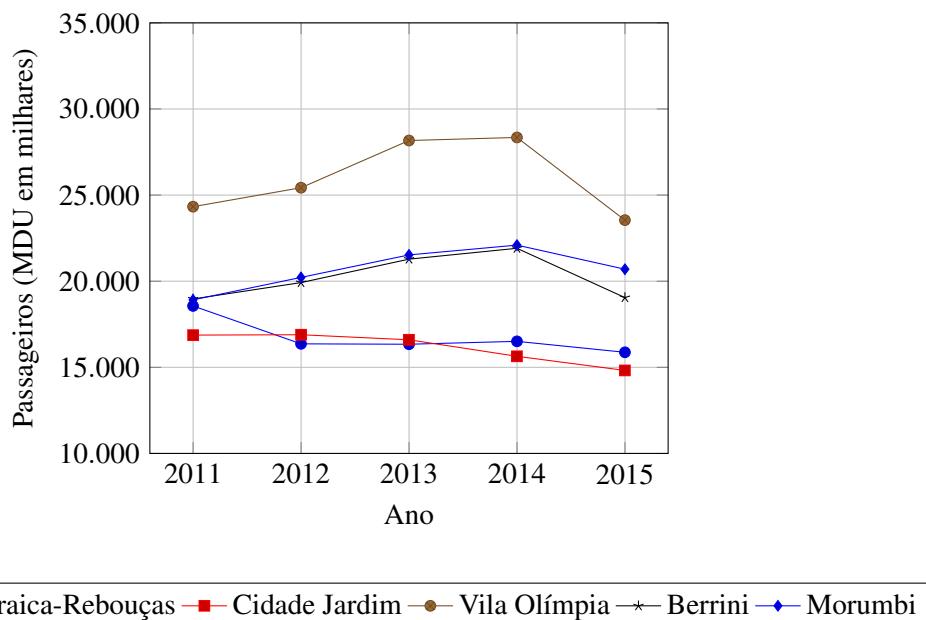
função da estrutura urbana segregada da cidade.

3.11.2 Alguns dados

Conforme dados do IBGE, 2016, São Paulo tem uma população de 11.253.503 habitantes e possui um território com 1.521.110 km², atendido por 46 estações CPTM, 2016, das quais 5 foram tratadas aqui (10,9% do total de estações da CPTM no município), ainda que de forma mais indireta, principalmente em comparação com a subseção sobre a Linha 8-Diamante.

Tabela 3.3: Demanda do grupo de estações da Linha 9 baseado em Mídia CPTM

Média	Hebraica-Rebouças	Cidade Jardim	Vila Olímpia	Berrini	Morumbi
2011	18.564	16.871	25.963	20.225	20.691
2012	16.363	16.891	31.733	22.893	23.105
2013	16.340	16.599	30.718	25.133	26.369
2014	16.507	15.639	32.192	25.361	28.463
2015	15.872	14.820	31.130	24.238	28.048



! Seção fortemente baseada em um trabalho de graduação de uma disciplina da Universidade Federal do ABC.

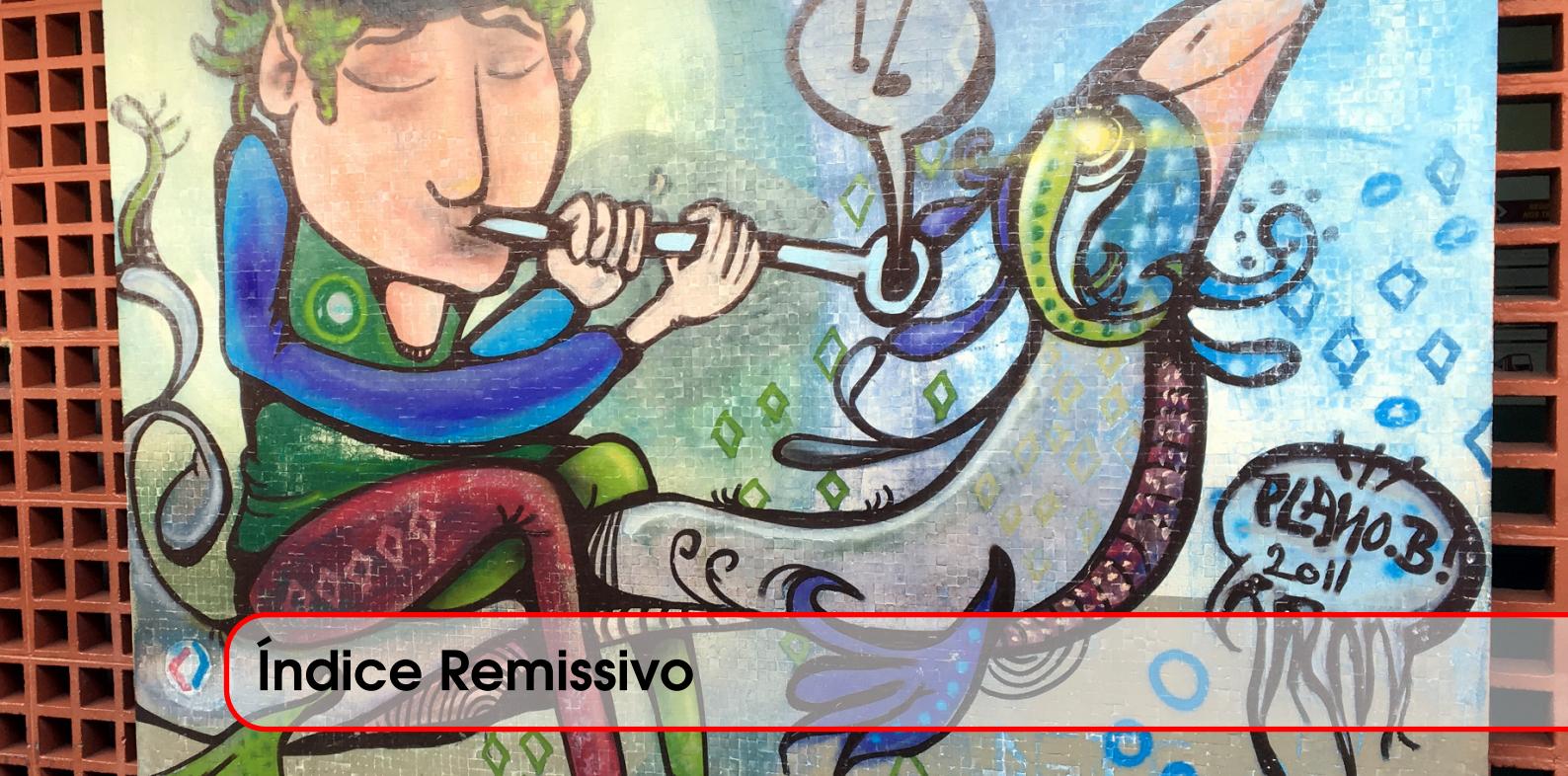
i Autor: Caio César C. Ortega
Biografia: aluno da Universidade Federal do ABC, cursa os bacharelados em Ciências e Humanidades e em Planejamento Territorial. Morador da Zona Leste da capital. Possui cerca de dez anos de experiência profissional em *call* e *contact center*, principalmente nas áreas de atendimento, planejamento e MIS. Ajudou a idealizar e iniciar o COMMU em 2014
Originalmente publicado em: 25/04/2016
Endereço do original: <https://github.com/caiocco/ufabc-BH0301>



Bibliografia

- ACSELRAD, Henri. Desregulamentação, contradições espaciais e sustentabilidade urbana. *Revista paranaense de desenvolvimento*, número 107, páginas 25–38, dez. 2004. Ver páginas 18, 40, 41, 58, 61.
- CAPOZZI, Simone. *Trem bom*. [Sine loco: sine nomine], jun. 1998. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://piniweb.pini.com.br/construcao/noticias/trem-bom-86300-1.aspx>>. Ver página 62.
- CPTM, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. *a-companhia*. [Sine loco: sine nomine], abr. 2016. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>>. Ver páginas 11, 14, 43, 63.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *IBGE | Cidades | Infográficos | São Paulo | São Paulo | Dados Gerais*. [Sine loco: sine nomine], 2016. Acesso em: 17/04/2016. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/3FS>>. Ver páginas 43, 63.
- JUNIOR, Heitor Frugoli. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Edusp, 2006. ISBN: 9788531409660. Ver página 61.
- LUZ, Luciano Ferreira da. *A geografia do transporte de passageiros: avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo*. 2010. Tese (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022011-094138/pt-br.php>>. Ver páginas 13, 18, 40, 58, 61.
- NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. *Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros*. 2000. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-15042002-164007/pt-br.php>>. Ver página 62.
- PAULO, São. *Lei nº 7.861, de 28/05/1992*. [Sine loco: sine nomine], maio 1992. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1992/lei-7861-28.05.1992.html>>. Ver páginas 11, 12.

- SMDU, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. *Apresentação da OUCBT na Sub-prefeitura da Mooca*. [Sine loco: sine nomine], 2014. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/mvc/mvc-sub-mooca-z/mvc-sub-mooca-z.ppt>. Ver páginas 43, 44.
- _____. *Estruturação Metropolitana*. [Sine loco: sine nomine], 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-estruturacao-metropolitana/>>. Ver página 42.
- _____. *Operação Urbana Consorciada*. [Sine loco: sine nomine], 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/operacao-urbana-consorciada/>>. Ver página 41.
- _____. *Projeto de Lei no. ____/15, do Executivo*. [Sine loco: sine nomine], 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/11/OUCBairrosTamanduatei_Projeto-de-Lei.odt>. Ver página 43.
- SMG, Secretaria Municipal de Gestão. *Aprovar a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí, a revisão da Operação Urbana Água Branca e iniciar os estudos do projeto Arco Tietê - Meta - Programa de Metas*: [sine loco: sine nomine], 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/meta/123/>>. Ver página 43.
- STEFANI, Celia Regina Baider. *O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. 2007. Tese (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>>. Ver páginas 11, 18, 40.
- TANI E ISODA, Marcos Kiyoto de. *Transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: estudo sobre a concepção e inserção das redes de transporte de alta capacidade*. 2013. Tese (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-29072013-095552/pt-br.php>>. Ver páginas 7, 12–14, 18.
- UNA, Arquitetos. *requalificação urbana da mooca ipiranga*. [Sine loco: sine nomine], 2006. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <http://www.unaarquitetos.com.br/site/projetos/detalhes/27/requalificacao_urbana_da_mooca_ipiranga>. Ver página 42.
- WILTGEN, Julia. *Os 15 apartamentos mais caros de São Paulo em 2013*. [Sine loco: sine nomine], maio 2013. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br//seu-dinheiro/noticias/os-15-apartamentos-mais-caros-de-sao-paulo-em-2013-lista>>. Ver página 60.



Índice Remissivo

Apresentação, 7

Contextualização, 11

Estação Aeroporto-Guarulhos, 46

Estação Berrini, 58

Estação Cidade Jardim, 59, 60

Estação Guaianazes, 53

Estação Luz, 30

Estação Palmeiras-Barra Funda, 54

Integração Centro, 30

Linha 11-Coral, 53

Linha 12-Safira, 49



Glossário

AUJ Aglomeração Urbana de Jundiaí. 13

CMSP Companhia do Metropolitano de São Paulo. 14, 21, 40, 58

CPTM Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. 7, 11–14, 18, 40, 43, 63

Emplasa Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A. 18

MDU Média por Dia Útil. 14, 45

OUC Operação Urbana Consorciada. 41–43

PL Projeto de Lei. 43

RMSP Região Metropolitana de São Paulo. 13, 14, 18

SMDU Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de São Paulo. 42, 43