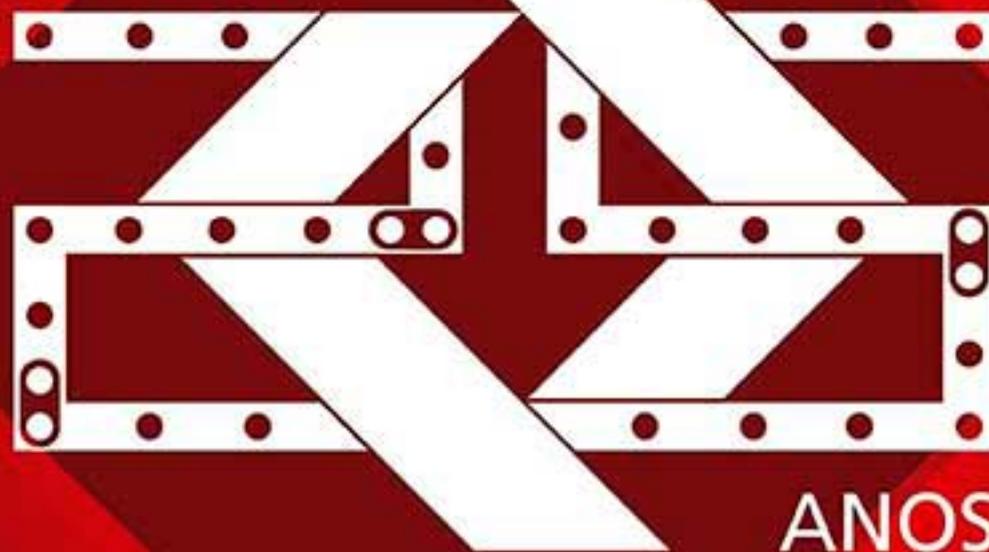




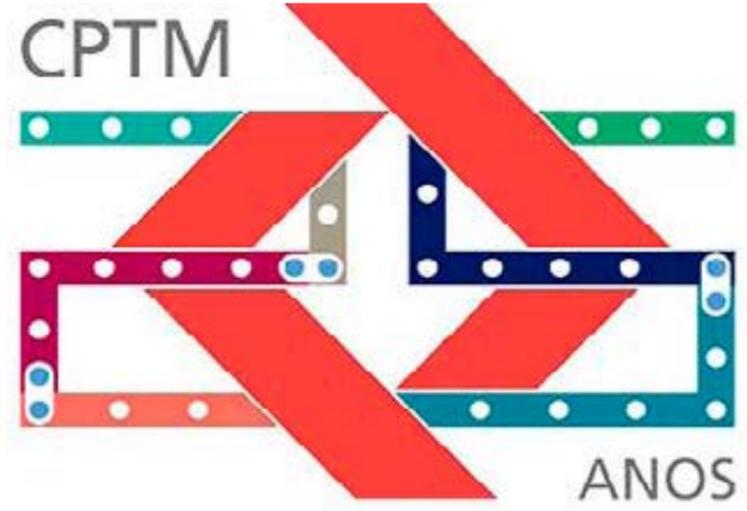
CPTM



ANOS

SUPERANDO DESAFIOS E ETERNIZANDO CONQUISTAS!





SUPERANDO DESAFIOS E ETERNIZANDO CONQUISTAS!

BB EDITORA



1ª EDIÇÃO

SÃO PAULO - 2017





APOIO INSTITUCIONAL



SUMÁRIO

PALAVRA DO PRESIDENTE

CAPÍTULO 01

CAPÍTULO 02

CAPÍTULO 03

CAPÍTULO 04

CAPÍTULO 05

A EVOLUÇÃO DOS
TRILHOS PELAS
AÇÕES DA CPTM

ARTIGOS

LINHA DO
TEMPO

A EVOLUÇÃO
HISTÓRICA DAS
FERROVIAS

A ESTRUTURAÇÃO
DA CPTM

EQUIPE
CPTM

CONQUISTAS
PARA A
SOCIEDADE

ACÇÕES
ATUAIS E
PERSPECTIVAS

07

09

17

29

41

59

71

93

FICHAS TÉCNICAS

102

PALAVRA DO PRESIDENTE



A EVOLUÇÃO DOS TRILHOS PELAS AÇÕES DA CPTM

Poder narrar e fazer parte da história da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) é mesmo algo inspirador. Ao longo destes 25 anos, a CPTM atuou efetivamente na evolução das ferrovias no estado de São Paulo, desde a fusão entre a FEPASA e a CBTU, trabalhando em todas as adequações necessárias com trens muito mais modernos, confortáveis e seguros, para o desenvolvimento de uma malha ferroviária apta ao transporte de passageiros.

Com o propósito de oferecer um serviço de qualidade por meio de uma marca confiável e moderna, o trabalho foi acontecendo em todas as frentes, tanto dentro da Companhia, com a consolidação da empresa entre os seus colaboradores, e principalmente para com a população, nos investimentos realizados para ampliar, sincronizar e otimizar a rede do transporte ferroviário.

A capacidade de alcance da Companhia junto à população estimulou várias parcerias para a realização de campanhas de saúde, ações culturais, musicais, de lazer e de apoio à arte urbana, o que possibilitou à CPTM oferecer ainda mais benefícios além do serviço de transporte ferroviário.

Assim, a empresa facilita o dia a dia do morador do estado em suas atividades cotidianas, sejam elas profissionais ou pessoais, interligando a capital paulista a mais 21 municípios da região metropolitana, e segue trabalhando para trazer cada vez mais mobilidade à vida dos paulistanos e de todos que utilizam os serviços da Companhia. Que venham muitos e muitos anos de conquistas para a população do estado!

PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES
Presidente da CPTM

25 ANOS DE CPTM

A CPTM é a maior operadora de transporte ferroviário de passageiros da América do Sul. Ao completar 25 anos, com 92 estações ao longo de 260,8 quilômetros de extensão e integrada ao Metrô, forma a maior rede metroferroviária do País, transportando 75% de todos os passageiros que andam de trem e metrô nos dias úteis. São 7,8 milhões diariamente, dos quais 3 milhões exclusivamente nos trens da empresa.

Essa conquista de enorme significado para a população da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é fruto de atenção e investimento intensivos iniciados na gestão Mário Covas. À Companhia coube, entre os anos de 1994 e 1996, fazer efetiva a fusão operacional das empresas CBTU e Fepasa, administradas pelo governo federal.

A CPTM nascente representava enorme desafio: a rede inteira transportava, em condições muito precárias, 800 mil passageiros. Hoje, são cerca de 700 mil/dia apenas na Linha 11-Coral (Luz-Estudantes), a mais movimentada do sistema.

No trilho da pioneira gestão Covas, os sucessivos governos paulistas fizeram da CPTM uma empresa estratégica para a mobilidade da região metropolitana, integrando suas linhas a todos os modais da macrometrópole e construindo um trajeto seguro e rápido para as pessoas. O investimento maciço possibilitou que mais da metade das estações já operem dentro das normas de acessibilidade exigidas. As demais seguem em fase de projetos e obras.

Desde 2011, a CPTM ganhou três estações, um extenso programa de reformas e mais de 90 trens novos. A nova Linha 13-Jade ligará Guarulhos à capital e fará conexão com o aeroporto internacional de Cumbica, o maior da América Latina. A Linha-9-Esmeralda, outra que também tem grande movimento de usuários, vai ganhar 4,5 quilômetros e duas estações (Mendes-Vila Natal e Varginha) que vão beneficiar o extremo sul da capital e acrescentar 110 mil passageiros/dia ao sistema.

A segurança dos seus usuários, o conforto, a rapidez e a confiabilidade do sistema são as prioridades da CPTM. E a empresa busca o aprimoramento contínuo de seus serviços, o que inclui um moderno *site* que calcula trajetos e destaca notícias, situação das linhas e serviços de grande interesse, como SMS Denúncia, Atendimento ao Usuário, Bicicletas na CPTM e Expresso Turístico. A CPTM é uma conquista de enorme significado para a população da região metropolitana, um orgulho de São Paulo e modelo para o Brasil. O bom trabalho segue em frente.

GERALDO ALCKMIN
Governador de São Paulo

DADO: A CPTM tem 25 anos. Sua criação foi determinada pela Lei nº 7.861 (28 de maio de 1992), que estipulou que ela assumiria os sistemas da RMSP até então operados pelo governo federal: eram a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) e a Fepasa (Ferrovia Paulista S.A.). A CPTM assumiu a CBTU de fato em 1994, e a Fepasa em 1996.



SUPERAÇÃO

Ao completar 25 anos, a CPTM entrega à população a nova estação Engenheiro Goulart, que foi totalmente reconstruída para ser o ponto de integração entre as linhas 12-Safira e 13-Jade. Com arquitetura moderna e totalmente acessível, a estação tem mais de 15 mil m² de área construída e atenderá inicialmente a Linha 12.

A partir do próximo ano, quando a Linha 13-Jade entrar em operação ligando a capital ao aeroporto internacional de Guarulhos, Eng. Goulart será o elo entre os dois maiores municípios do Estado de São Paulo.

Com 12,2 quilômetros de extensão, a Linha 13 terá duas novas estações: Guarulhos-CECAP e Aeroporto-Guarulhos, além de Eng. Goulart. O investimento é da ordem de R\$ 2,2 bilhões e a estimativa é transportar cerca de 130 mil passageiros por dia.

O projeto de implantação da Linha 13 é um grande desafio da engenharia civil, com transposições de rios e rodovias, além de grande parte do trajeto em elevado.

Das quatro transposições implantadas pelo método Balanço Sucessivo, que é indicado para vencer vãos em áreas onde há dificuldade para montagem de escoramentos, como rios, vales e vias de tráfego intenso, a principal fica na rodovia Pres. Dutra com um vão livre de 120 metros. A entrega da primeira linha implantada pela CPTM mostra que a empresa segue trilhando seu caminho. Com a Linha 13, a CPTM passará a atender 23 municípios e terá a maior malha ferroviária do país, com 273 km de extensão. Um feito e tanto para uma jovem Companhia.

CLODOALDO PELISSONI

Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos



CPTM: 25 ANOS PARCEIRA DA INDÚSTRIA

Alcançar a marca dos 25 anos no segmento ferroviário é um feito importantíssimo e que demonstra que a Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM) superou as adversidades com criatividade, conhecimento construído e uma visão de futuro que poucos detêm.

Por meio de seu trabalho e pioneirismo na consolidação da mobilidade paulista e em sua transformação e desenvolvimento, a CPTM serviu de exemplo de crescimento não só ao estado de São Paulo, mas como promotor das demandas de seu nicho para o segmento em geral em todo o Brasil e na América do Sul.

Graças às atividades que desenvolve, a indústria ferroviária nacional foi continuamente aquecida ao longo dos anos com projetos e ações desafiadoras, pois se estabeleceu entre a indústria produtora e a operadora um amplo espaço de diálogo, com a construção de parcerias que possibilitaram cenários e oportunidade de evolução mútua.

A Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER) parabeniza a CPTM, desejando-lhe que os próximos anos reafirmem cada vez mais a Companhia enquanto referência e instituição à frente das mudanças necessárias para a evolução dos serviços de transporte ferroviários à população e à indústria nacional.

VICENTE ABATE

Presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER)



CPTM: 25 ANOS TRANSPORTANDO A POPULAÇÃO PAULISTA

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) desenvolve importante papel na mobilidade paulista, atendendo 22 municípios da Região Metropolitana de São Paulo. Ao longo de seus 25 anos, após a estadualização, assumindo os sistemas federais em São Paulo, a CPTM passou por um processo de transformação e modernização, que permitiu proporcionar mais qualidade e regularidade ao atendimento aos cidadãos paulistas. Os sistemas de grande capacidade como a CPTM são os mais indicados para atender as demandas nos centros urbanos e os municípios vizinhos, tornando-se indispensáveis para os deslocamentos diários das populações advindas das regiões metropolitanas. As seis linhas da companhia proporcionam a redução dos tempos de viagem e permitem que seus passageiros cheguem mais rápido ao destino, otimizando o tempo para o lazer, estudo e convívio familiar. Esse é um papel que a CPTM cumpre com êxito.

A companhia integra a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) e é uma referência de gestão no setor metroferroviário. Sua malha congrega 25% da rede nacional de transporte de passageiros sobre trilhos e 80% da rede paulista de trilhos urbanos, tornando-se uma referência no que tange ao transporte sobre trilhos no Brasil.

A ANPTrilhos parabeniza a CPTM por seus 25 anos de atuação em prol da mobilidade dos cidadãos paulistas!

JOUBERT FORTES FLORES FILHO

Presidente do Conselho da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)



CPTM: 25 ANOS DE MOBILIDADE E INOVAÇÃO

Ao longo dos anos, a indústria de veículos e equipamentos ferroviários abraçou o desenvolvimento quando as oportunidades surgiram e contou com a ajuda de agentes importantes para se consolidar.

A despeito das adversidades vivenciadas por fatores externos ao segmento, a indústria seguiu firme em seus propósitos e colhe hoje não só o reconhecimento, mas a confiança de quem promove projetos de mobilidade urbana de que ela está preparada para o futuro.

Com a perseverança de todos, o setor avançou muito e foi além, praticando novos ideais de eficiência, economia, sustentabilidade, que se tornaram marcas da produção dos equipamentos que compõem a indústria ferroviária.

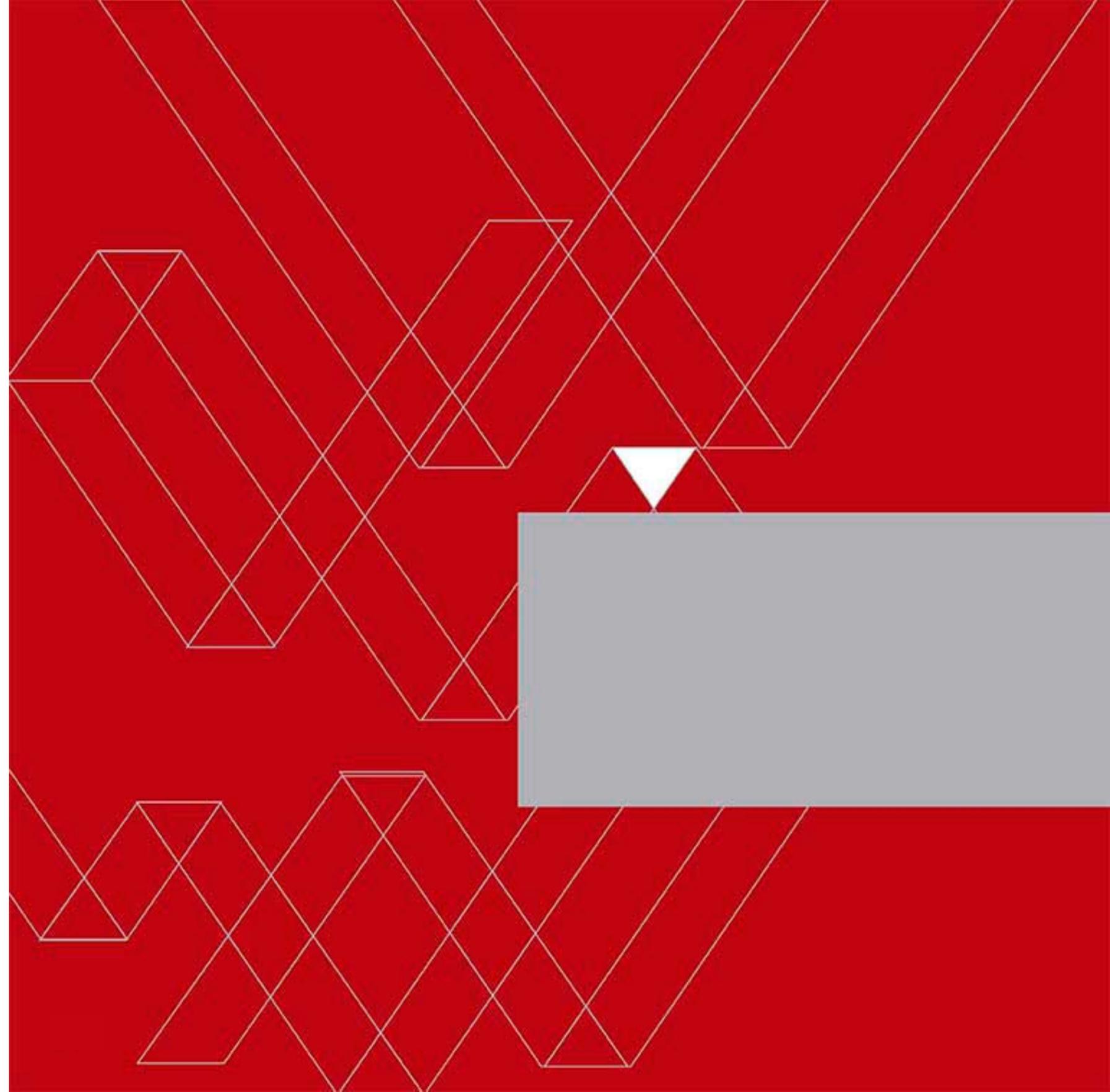
Mas não poderíamos ter avançado tanto sem a forte parceria da Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM), que se estabeleceu não só grande em extensão, público atendido, mas deu à indústria a oportunidade de se reinventar a cada novo projeto voltado à modernidade e ao futuro.

Congratulamos a CPTM por seus 25 anos, pelo protagonismo com que decidem inovar a cada dia e pelo sempre bom trabalho em prol do desenvolvimento do país.



JOSÉ ANTONIO FERNANDES MARTINS

Presidente do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (SIMEFRE)





LINHA DO TEMPO

Começa a ser construída a primeira ferrovia paulista, batizada como *São Paulo Railway Company* (SPR), financiada com capital inglês.

1860

Em 16 de fevereiro é inaugurada a Estrada de Ferro *São Paulo Railway Company*, uma ferrovia com 159 km que liga as cidades de Santos e Jundiaí, passando por São Paulo, Cubatão, Santo André, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá e São Caetano.

1867

Após a *São Paulo Railway Company* informar que não iria prolongar a ferrovia, Joaquim Saldanha Marinho, junto a empresários da época, decide criar a Companhia Paulista, a fim de seguir com os trilhos para o interior paulista.

1868

Em 18 de março, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro inicia suas atividades e constrói dois mil quilômetros de linhas durante quase 100 anos, atendendo os estados de São Paulo e Minas Gerais.

A Companhia Paulista inaugura, com uma bitola de 1,60 metros, o primeiro trecho entre Jundiaí e Campinas.

1872

Fruto de uma insuficiente malha ferroviária, que alcançou apenas 932 km de linhas isoladas, o Decreto nº 2.450, em 24 de setembro, concede às companhias a subvenção quilométrica ou garantia de juros aos que construírem estradas de ferro.

1873

Inaugurada a Estrada de Ferro Sorocabana.

Em 3 de maio, é entregue o primeiro trecho da Companhia Mogiana, que liga Campinas à Jaguariúna.

1875

No dia 8 de julho, as duas cidades mais importantes do país são conectadas por meio da ligação Rio-São Paulo, quando os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo (inaugurada em 1867) se uniram com os da E.F. D. Pedro II.

1877

Em 10 de agosto, o Decreto 6.995, sobre a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, estabelece o uso da arbitragem no caso de desacordo entre governo e companhias.

1878

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro e seu Serviço Florestal instaura o eucalipto para fornecimento de lenha, dormente e material para construção de vagões.

1902

Governo de São Paulo passa a controlar a E. F. Sorocabana, que apresenta dificuldades financeiras.

1905

Início da eletrificação
- Companhia Paulista.

1922

Dá-se início ao uso
da tração elétrica,
que passa a substituir
a tração a vapor em
alguns trechos.

1930

Início da substituição
da tração a vapor
pela diesel-elétrica.

1939

Instituição do
Departamento
Nacional de Estradas
de Ferro (DNEF) e
do Departamento
Nacional de Estradas
de Rodagem (DNER),
a partir de 28 de
março, pelo Decreto
Lei nº 3.155.

1941

Inauguração da
primeira escola do
Serviço Nacional de
Aprendizagem
Industrial (SENAI),
em Paranapiacaba,
destinada a oferecer
formação aos
ferroviários.

1951

Por meio da Lei nº 3.115,
de 16 de março, é criada a
Rede Ferroviária Federal
S.A. (RFFSA), que une
administrativamente
18 estradas de ferro
pertencentes à União.
São elas: Estrada de Ferro
Madeira-Mamoré; Estrada
de Ferro de Bragança;
Estrada de Ferro São Luiz
Teresina; Estrada de Ferro
Central do Piauí; Rede de
Viação Cearense; Estrada
de Ferro Mossoró-Sousa;
Estrada de Ferro Sampaio
Correia; Rede Ferroviária
do Nordeste; Viação Férrea
Federal do Leste Brasileiro;
Estrada de Ferro Bahia-
Minas; Estrada de Ferro
Leopoldina; Estrada de
Ferro Central do Brasil;
Rede Mineira de Viação;
Estrada de Ferro de Golás;
Estrada de Ferro Santos a
Jundiá; Estrada de Ferro
Noroeste do Brasil; Rede
de Viação Paraná-Santa
Catarina; e Estrada de
Ferro Dona Teresa Cristina.

1957

É firmado o
primeiro termo de
cooperação entre o
SENAI e a ferrovia,
para formação e
treinamento de
ferroviários.

1961

No mês de abril,
ocorre a fundação
da Companhia
Metropolitana de
São Paulo para
administração do
metrô, que inicia suas
construções.

1968

Com a criação das
Ferrovias Paulistas
S.A. (FEPASA), as
estradas de ferro
do estado de São
Paulo são unificadas
(Companhia Paulista
de Estradas de Ferro,
Estrada de Ferro
Sorocabana, Estradas
de Ferro Araraquara,
Companhia Mogiana
de Estrada de Ferro e
Estrada de Ferro São
Paulo-Minas).

1971

Inauguração da
primeira linha de
metrô de São Paulo,
com o início de sua
operação comercial
em setembro. A
princípio, as viagens
são realizadas pelo
trecho Jabaquara-Vila
Mariana, das 9h às 13h.

O Departamento
Nacional de Estradas
de Ferro (DNEF)
é extinto e suas
funções passam a
ser desenvolvidas
pela Secretaria Geral
do Ministério dos
Transportes e pela
RFFSA.

1974

Criação das Superintendências Regionais - SRs pela RFFSA.

1976

A Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER) é criada.

1977

Com a redução dos investimentos aos sistemas ferroviários, a RFFSA sofre com o processo e, por meio do Decreto nº 89.396, de 22 de fevereiro, é constituída a Companhia Brasileira de Transporte Urbano (CBTU), que passa a desenvolver aqueles serviços.

1984

894 mil usuários são transportados diariamente pela CPTM.

Por meio da Lei nº 7.861, de 28 de maio, o Governo do Estado de São Paulo constitui a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que assume o sistema de trens da Região Metropolitana de São Paulo em substituição à CBTU e à FEPASA, para assegurar a continuidade dos serviços de transporte de passageiros sobre trilhos ou guiados.

1992

Com o Decreto nº 473, que inclui a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização, dá-se início ao processo de desestatização das ferrovias do país e à transferência das malhas para a iniciativa privada.

Mais de 500 carros da CPTM participam da implantação do Primeiro Programa de Modernização de Composições. O número de passageiros transportados por dia diminui para 800 mil.

As atuais linhas 7-Rubi, 10-Turquesa, 11-Coral e 12-Safira são efetivamente operadas pela CPTM no mês de abril.

1994

A CPTM passa a operar efetivamente as atuais linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda. O total de usuários sobe para 835 mil por dia.

1996

A malha ferroviária paulista é incorporada à RFFSA.

Iniciam-se as obras de dinamização da linha C (atual linha 9) com o Projeto Sul de Trens Metropolitanos.

48 trens reformados da série 2.100, conhecidos como trens espanhóis, chegam da Espanha e passam a operar, inicialmente, na linha E (atual linha 11). Em seguida, são deslocados para as linhas C e D (atuais linhas 9 e 10).

1998

Com o leilão das linhas paulistas, o processo de desestatização da RFFSA é concluído.

Dá-se início a liquidação da RFFSA, por deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas, de responsabilidade de uma comissão de liquidação, que era supervisionada pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

1999

Entrega das estações Corinthians-Itaquera, Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianazes, dando início ao Expresso Leste. Média de usuários transportados diariamente continua em ascensão: 869 mil.

Conclui-se a 1ª fase do Projeto Sul de Trens Metropolitanos, com a inauguração das estações Socorro, Granja Julieta, Hebraica-Rebouças, Berrini, Morumbi e Cidade Jardim na Linha C (atual linha 9).

2000

A Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM) desenvolve, por intermédio da CPTM, o Projeto Integração Centro, que abrange as estações Brás, Luz e Barra Funda e tem como objetivo facilitar o acesso ao eixo central da capital. A marca de mais de um milhão de pessoas transportadas por dia é ultrapassada.

Entra em operação a estação Vila Olímpia da linha C (atual linha 9) da CPTM.

2001

Em 5 de junho, são criados o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Continuação do Projeto Sul, com obras de dinamização da linha C (atual linha 9) e início das operações da Linha 5-Lilás do metrô, construída pela CPTM.

2002

Trens do Expresso Leste, que tinham como destino final a estação Brás, passam a circular até a Luz.

Sistema de monitoramento com 802 câmeras de CFTV é implantado nas 83 estações comerciais da CPTM. A medida ajuda na diminuição de ocorrências e em casos policiais.

2003

Passa a valer a integração gratuita na Estação Luz, em benefício de usuários das linhas da CPTM e do Metrô.

Início das obras de modernização nas estações Jurubatuba, Presidente Altino e Osasco.

Em janeiro, inicia-se o projeto-modelo na Estação Lapa da CPTM, que prioriza a gestão para alcançar alto padrão de serviços.

2004

Estado e Município de São Paulo assinam convênio para implantação do Bilhete Único no sistema de transporte ferroviário na região metropolitana. A parceria CPTM/Metrô/SPTrans foi iniciada na linha C (atual linha 9) da CPTM e na linha 2-Verde do Metrô.

Construção de novas estações na linha F (atual linha 12-Safira): Jardim Helena, Jardim Romano e USP Leste, e na linha C (atual linha 9): Autódromo, Interlagos e Grajaú.

2005

Início do Programa Boa Viagem, com investimento de R\$ 388 milhões para modernização de 45 trens.

Em junho, as 83 estações da CPTM começam a ser informatizadas. Essa substituição de documentos impressos pelo meio eletrônico agiliza os processos e gera economia de toneladas de papel, contribuindo também com o meio ambiente.

Inauguração do novo Centro de Controle Operacional (CCO) na estação Brás, que unificou gradualmente o controle das linhas operadas pela CPTM.

2006

Anúncio da modernização da linha F (atual linha 12), com investimento inicial de R\$ 1,2 bilhão.

CPTM alcança a marca de 1,6 milhão de passageiros transportados diariamente, o dobro da média de 1999.

Iniciativa chamada de Ciclista Cidadão, implantada em fevereiro, permite o acesso de bicicletas nos trens da CPTM aos sábados, domingos e feriados. A partir daí, se inicia a revitalização e construção de novos bicicletários nas estações.

2007

CPTM tem 12 novos trens em processo de fabricação e licita a compra de mais 40. Outros 45 trens participam do programa de modernização da frota.

Operação Portas Fechadas chega à linha F (atual linha 12) e encerra definitivamente a circulação de trens com portas abertas em toda a rede da CPTM.

Linhas da CPTM ganham novos nomes e cores, baseadas em pedras preciosas. A Linha A vira Linha 7-Rubi; a Linha B passa a ser Linha 8-Diamante, a Linha C se torna Linha 9-Esmeralda; a Linha D vira Linha 10-Turquesa, a Linha E passa a ser chamada Linha 11-Coral; e a Linha F se torna Linha 12-Safira. É apresentada também a nova comunicação visual da empresa, com redesenho da logomarca e o vermelho como cor institucional.

2008

Inauguradas as estações USP Leste, Comendador Ermelino (linha 12-Safira); Primavera-Interlagos e Grajaú (linha 9-Esmeralda).

Implantada nova estratégia operacional na linha 9-Esmeralda, para aumentar a oferta de lugares no horário de pico da manhã. Trens vazios foram injetados no sistema a partir de Grajaú e Osasco, reduzindo o tempo de espera entre um trem e outro de 7 para 3 minutos entre as estações Socorro e Pinheiros.

Trens reformados entram em operação na extensão da linha 11 (Guaianases-Estudantes) e na linha 12-Safira. A partir deste momento, toda a frota da linha 12 passa a ser operada por trens novos ou reformados.

Em conformidade com a Lei Estadual 12.225, que determina a reserva de assentos exclusivos para pessoas obesas em locais públicos, as linhas Autódromo e Grajaú da linha 9-Esmeralda são as primeiras a receber essas poltronas em suas plataformas.

2009

Começa a Operação Expresso Turístico, nos finais de semana, para Jundiaí e Mogi das Cruzes.

Criação de viagens diretas diárias entre as estações Luz e Estudantes (Linha 11) e Luz e Jundiaí (Linha 7).

Ampliação do sistema de energia, possibilitando maior circulação simultânea de trens.

Implantação de novos sistemas de sinalização (Operação Automática de Trens, na sigla em Inglês) e CBTC (Controle de Trens Baseado em Telecomunicações).

Nova Central de Monitoramento de Segurança (CMS) é implantada na Estação Brás, reduzindo o número de ocorrências entre usuários de 3,0 (em janeiro) para 0,7 (em dezembro).

Implantação de operação especial em horário de pico nas estações Tatuapé e Guaianases.





A EVOLUÇÃO
HISTÓRICA DAS
FERROVIAS

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS FERROVIAS

A revolução industrial ocorrida na Inglaterra, no século XVIII, caracterizou-se pela evolução tecnológica e por uma grande mudança socioeconômica. Ela transformou aos poucos a sociedade agrária – em que os transportes utilizavam a força humana, dos animais, dos ventos e das correntes de água – em uma sociedade industrial, com a criação de máquinas movidas a vapor, eletricidade e combustão. Conseqüentemente, estimularam-se também os progressos na área de transportes para proporcionar mais rapidez na logística de produção de mercadorias.



Dois engenheiros ingleses foram pioneiros na criação de transportes sobre trilhos. Richard Trevithick (1771-1833) inventou, em 1803, uma máquina a vapor com peso de cinco toneladas e velocidade de 5 km/hora. Mas George Stephenson (1781-1848) foi o verdadeiro criador da tração a vapor em estrada de ferro. O veículo foi experimentado em 25 de julho de 1814, entre Lilligwort e Hetton, na Inglaterra, com carga de oito vagões com 30 toneladas.

O primeiro trem de passageiros circulou em 27 de setembro de 1825, na linha de Stockton a Darlington (51 km), tracionado pela locomotiva "Active", depois denominada "Locomotion". Foram transportadas 600 pessoas e 60 toneladas de carga.

A obra capital de Stephenson foi, em seguida, a construção da estrada de ferro entre Liverpool e Manchester (1826 a 1830).



A CHEGADA DA FERROVIA AO BRASIL

O sucesso da ligação ferroviária entre Liverpool e Manchester, em 1830, despertou o interesse do governo imperial brasileiro e, sob a regência de Diogo Antônio Feijó, foi sancionada a Lei Geral nº 101 de 31 de outubro de 1835, que concedia carta de privilégio a uma ou mais companhias para construir estradas de ferro no país. Após várias tentativas, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, celebrou contrato em 1852. Em 30 de abril de 1854, foi inaugurada a primeira linha ferroviária do Brasil, com 14,5 km de extensão. Ligava o Porto de Mauá (Baía da Guanabara), na cidade do Rio de Janeiro, à Vila do Frágoso, em Petrópolis. O trem era puxado pela locomotiva "Baronesa".

AS FERROVIAS PAULISTAS

Em São Paulo, o café foi a base da expansão dos trilhos. O cultivo do produto foi responsável pela necessidade de implantar a ferrovia em São Paulo, financiando a obra e dependendo do transporte sobre trilhos por muitos anos para chegar a vários mercados. Do ponto de vista da disposição geográfica industrial, a estrada de ferro atraiu a instalação das fábricas próximas às estações, já que a ferrovia transportava também matérias-primas, máquinas e trabalhadores.

Em meados do século XIX, o café transformou-se no principal produto de exportação brasileiro e, assim, se iniciou a "Era da Estrada de Ferro". O porto de Santos virou o principal ponto de

escoamento da produção, e ter um transporte moderno e de alta capacidade entre ele e as áreas produtoras tornou-se uma questão vital.

Em 1856, Irineu Evangelista de Souza (o Barão de Mauá) e seus dois associados, José Antônio Pimenta Bueno (Visconde de São Vicente) e José da Costa Carvalho (Marquês de Monte Alegre), obtiveram a concessão para construir e explorar por noventa anos uma ferrovia que ligasse Santos a Jundiaí. Em 1860, os estatutos da estrada de ferro foram aprovados. Nascia, assim, a primeira ferrovia paulista - *The São Paulo Railway Company* -, inaugurada em 1867. A população a chamou por muito tempo de "A Inglesa". Com a implantação da obra, o custo do transporte do café diminuiu em aproximadamente 35%.

A *The São Paulo Railway Company* não demonstrou interesse em estender seus ramais além de Jundiaí. Em 16 de dezembro de 1867, um grupo de fazendeiros, negociantes e capitalistas reuniu-se com o presidente da província, Joaquim Saldanha Marinho, e decidiu fundar a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com o objetivo de ligar Jundiaí a Campinas. A obra foi iniciada em 15 de março de 1870 e, dois anos depois, circulou o trem inaugural em vias de 1,60m de bitola. Em 1892, a Companhia Paulista adquiriu a Estrada de Ferro de Rio Claro a Araraquara, construída pelo Visconde do Pinhal e propriedade de uma companhia inglesa.



Na primeira década do século XX, com uma vasta extensão de linhas cortando a zona cafeeira, a Companhia Paulista ostentava uma excelente imagem, graças a um modelo de pontualidade e organização. Ela foi responsável pela introdução nos trens de passageiros de um conjunto de inovações, tais como os carros-restaurantes, carros "pullman" (primeira-classe) e carros-dormitórios. Além disso, o primeiro trem com tração elétrica da América do Sul circulou em suas linhas, no trecho Jundiaí-Campinas, em 1927. Entre o ano de 1870 e a segunda metade do século XX, várias outras ferrovias foram criadas: a Companhia Mogiana das Estradas de Ferro; a Companhia Sorocabana, que se uniu com a Companhia Ituana de Estrada de Ferro em 1892, formando a Companhia União Sorocabana e Ituana; além de algumas ferrovias menores, criadas no Estado de São Paulo para atender interesses específicos de grupos econômicos, quase sempre vinculados à cultura cafeeira. Podemos citar: Companhia Itatibense, Ramal Férreo Rio Pardo, Companhia Descalvadense, Ramal Férreo Santa Rita, entre outras.

Essas pequenas empresas não possuíam, porém, a infraestrutura necessária para se manterem independentes por muito tempo e inevitavelmente acabavam incorporadas por uma das três grandes ferrovias.

"O cultivo do produto foi responsável pela necessidade de implantar a ferrovia em São Paulo. Do ponto de vista da disposição geográfica industrial, a estrada de ferro atraiu a instalação das fábricas próximas às estações, já que a ferrovia transportava também matérias-primas, máquinas e trabalhadores."



CRIAÇÃO DA RFFSA

A RFFSA foi criada com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no que diz respeito aos transportes ferroviários, com a consolidação de 18 ferrovias regionais que eram caracterizadas por diferentes sistemas administrativos. Por meio da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, foi validada e autorizada a sua vigência.

Presente na maioria dos estados brasileiros, a empresa foi dividida em Superintendências Regionais. Em São Paulo, a Superintendência Regional 4 (SR-4) integrou os antigos sistemas da Estrada de Ferro Santos a Jundiá (incluindo a ligação entre Suzano e Rio Grande da Serra) e da Estrada de Ferro Central do Brasil (entre a estação Roosevelt, em São Paulo, e o município de Mogi das Cruzes), destinados ao tráfego de trens de subúrbios da Região da Grande São Paulo. A

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Bauru-SP a Corumbá-MS) também foi incorporada à SR-4.

Os paulistas dos anos 60 e 70 testemunharam as grandes transformações na estrutura da cidade: explosão demográfica, rede metropolitana de transportes coletivos, início das obras do metrô, construção de grandes viadutos e avenidas, ocupação das várzeas com fechamento de ribeirões, córregos e rios. Simultaneamente, modificações estruturais nas diversas áreas da cidade: passagem dos quarteirões industriais a condomínios urbanos verticalizados e o deslocamento de bairros industriais para outras áreas (em direção ao ABCD).

A primeira solução institucional para os trens metropolitanos surgiu em 1975, com a criação da Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio e Divisão Especial de Subúrbios de São Paulo.

“A primeira solução institucional para os trens metropolitanos surgiu em 1975, com a criação da Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio e Divisão Especial de Subúrbios de São Paulo”.

FEPASA E CBTU

A ideia da unificação das ferrovias já era bastante antiga. No início dos anos 60, com o governador Carvalho Pinto, o assunto foi conduzido com maior determinação, e a Companhia Paulista passou para o controle acionário do estado. Porém, antes que o governo determinasse os primeiros estudos visando à integração do sistema ferroviário, o Instituto de Engenharia de São Paulo já anunciava a formação de uma empresa única com o nome de Rede Ferroviária Estadual - REF.

Nessa ocasião, foi criada uma comissão para estudar o assunto e solicitado à *Sofrerail - Societe Francaise d'Études et Réalisations Ferroviaires* -, um levantamento completo da situação das estradas de ferro de São Paulo.

Em 1962, mensagem encaminhada à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP) propunha a unificação do sistema ferroviário, já com a denominação FEPASA. Rejeitado naquele primeiro momento, o projeto voltou a ser encaminhado em 1966. A ALESP vetou-o novamente, sob a alegação de insuficiência de prazo para analisar o projeto.

Em 10 de novembro de 1971, o governador do estado de São Paulo, Laudo Natel, decretou o nascimento da Ferrovias Paulista S.A (FEPASA), como resultado da união das cinco ferrovias que operavam no estado. Ao todo, a empresa passou a contar com 5.252 km de linhas, 622 locomotivas, 1.109 carros de passageiros de longo percurso, 116 trens unidades para transporte urbano de passageiros e 17.200 vagões. Naquela ocasião, o contingente de mão de obra ferroviária representava 36.642 pessoas.

CBTU

Criada através do decreto nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984 e constituída em 15 de março do mesmo ano, no Rio de Janeiro, a CBTU nasceu com o ideal de cuidar exclusivamente do deslocamento ferroviário de passageiros. A RFFSA permaneceu na atuação principal de transportes de cargas.

Em 1988, a Constituição estabeleceu que a responsabilidade do transporte de passageiros seria do poder local, impondo a descentralização dos serviços de transporte urbano de passageiros da União para os estados e municípios.

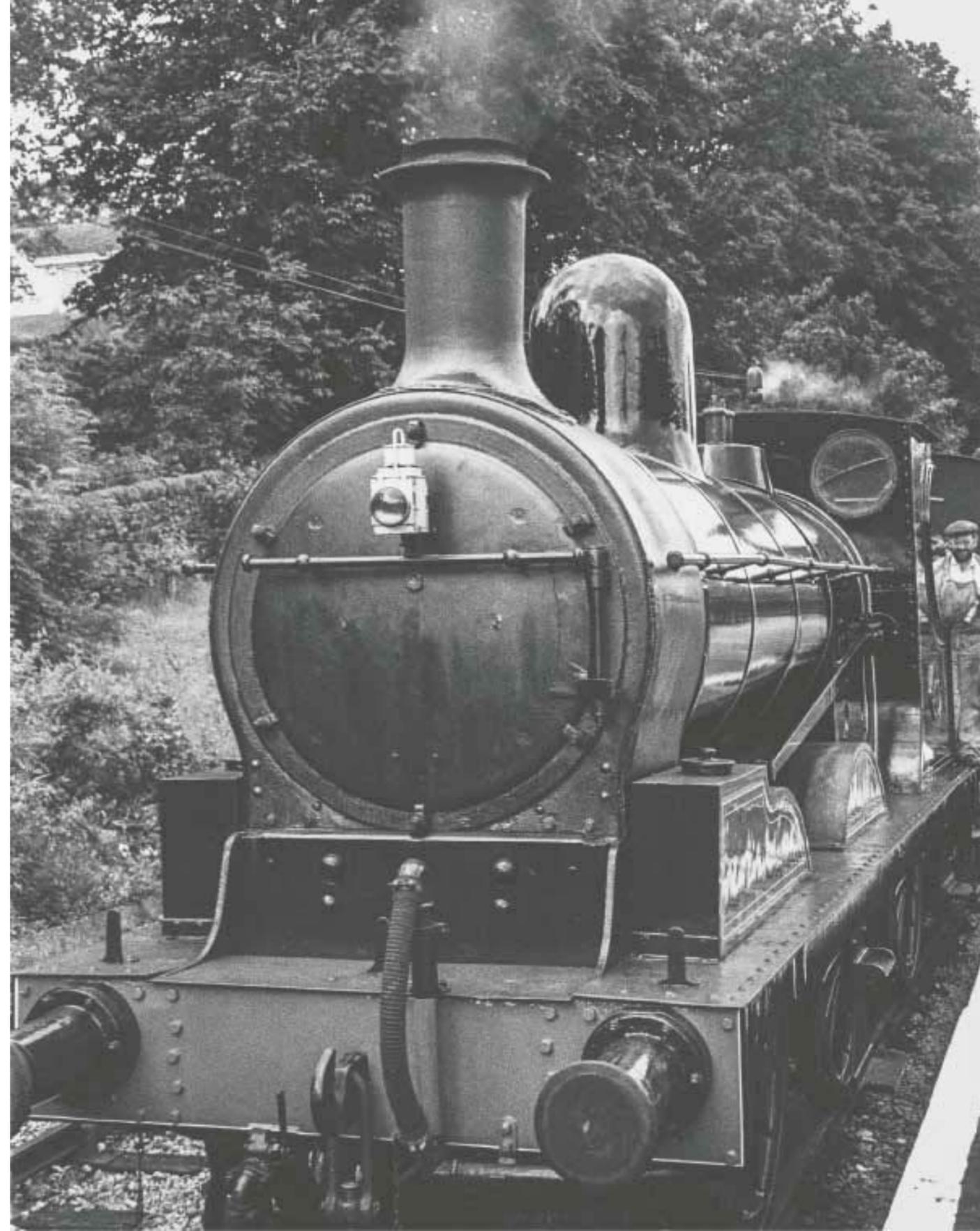
Quatro anos depois, em maio de 1992, o governo de São Paulo criou a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) por meio da Lei 7.861, que incorporou os sistemas de trens de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo, operados pela CBTU e pela FEPASA.

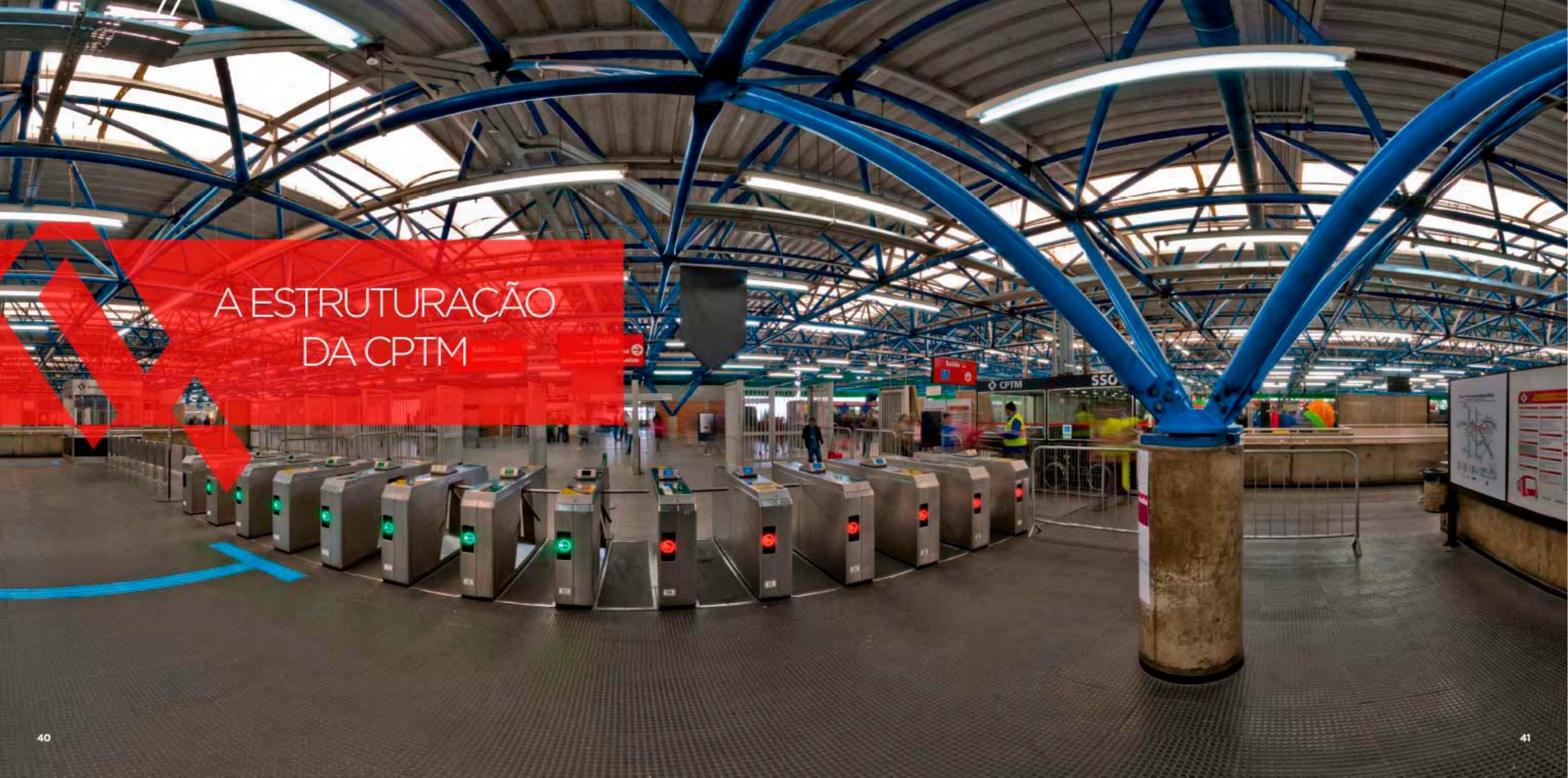
Da FEPASA, a CPTM herdou as atuais linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda. Da CBTU, recebeu as atuais linhas 7-Rubi e 10-Turquesa, que existiam desde a segunda metade do século XIX na *São Paulo Railway*, e as linhas 11-Coral e 12-Safira, da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Desde os anos 70, a falta de investimento e manutenção produzia cenas alarmantes para os usuários do transporte suburbano. As composições estavam altamente degradadas, os trens trafegavam com as portas abertas, os passageiros pulavam nas vias para transitar de uma plataforma a outra em situação totalmente insegura.

Diante disso, foi implementado o primeiro Programa de Modernização das Composições, que envolveu centenas de carros. Isso ocorreu em 1994, ano em que a CPTM assumiu as linhas da CBTU e transportou, por meio delas, 161 milhões de passageiros.

A CPTM assumiu a operação exclusiva da rede em 1996. A partir de então, a empresa tomou para si um desafio: transformar-se na mais moderna operadora de trens do Brasil, dobrar o número de passageiros transportados por dia e melhorar significativamente a qualidade dos serviços.





A ESTRUTURAÇÃO DA CPTM

A ESTRUTURAÇÃO DA CPTM

Um dos primeiros passos tomados pela operadora para atingir seu objetivo foi investir na substituição da frota. E a renovação começou em 1998 com a chegada dos trens espanhóis ao Brasil. Foram 48 trens Renfe de três carros, reformados e modernizados que começaram a operar na atual linha 11-Coral. Pouco tempo depois, essas composições foram removidas para as atuais linhas 10-Turquesa e 9-Esmeralda. Foram os primeiros trens da CPTM com ar-condicionado. Hoje, 82% da frota conta com esse equipamento.



EXPRESSO LESTE

O Expresso Leste teve início em 2000, com o intuito de integrar a região central à zona leste com mais fluidez. As obras foram feitas pelo Metrô por uma determinação do governo, mas a operação do serviço sempre foi da CPTM. Em contrapartida, a Companhia construiu a Linha 5-Lilás para que o Metrô a operasse.

Para a criação do Expresso, cinco estações da CPTM foram desativadas. Por ser uma linha paralela ao trecho atendido pelo Metrô, essa medida pôde ser tomada sem gerar prejuízos aos usuários.

Inicialmente, atendia o trecho entre Brás e Guaianases. Nos dias atuais, o serviço Expresso Leste abrange sete estações: Luz, Brás, Tatuapé, Corinthians-Itaquera, Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianases. O percurso é feito em, aproximadamente, 32 minutos. Nos primeiros

15 anos de atuação, os trens do Expresso Leste transportaram mais de 968 milhões de usuários em 1.473.926 viagens, percorrendo o equivalente a cerca de 850 voltas em torno da Terra.

Os dez trens modernos da frota, equipados com ar-condicionado, circulavam no início da operação com intervalo aproximado de oito minutos nos horários de pico (manhã e tarde). Hoje, o número de composições é quase o dobro daquela época e o tempo médio foi reduzido para quatro minutos. O número de viagens saltou para mais que o triplo em 15 anos: passaram de 38.234 em 2000, para 142.098 em 2014.

Em 2009, o Expresso Leste (Luz-Guaianases), com destino a Mogi das Cruzes (Estudantes), e os trens da Linha 7-Rubi (Luz-Francisco Morato a Jundiaí), passaram a ter viagens diretas em alguns horários.



ZONA LESTE E REGIÃO CENTRAL

Entre 2000 e 2001, a região central e a zona leste receberam melhorias referentes ao transporte sobre trilhos. As primeiras integrações gratuitas com o metrô, por exemplo, ocorreram em 2000, nas estações Palmeiras-Barra Funda e Brás. Além disso, foram inauguradas as estações Corinthians-Itaquera, Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianases. No ano seguinte, foi criado o Projeto Integração Centro, que passou a ofertar aos usuários uma série de alternativas para acessar o centro da cidade. Com ele, a ligação Leste-Oeste pode ser feita sem a necessidade de transferência externa e com o pagamento de apenas uma passagem. Em um trecho de 7 km, envolve as estações Brás, Luz e Palmeiras-Barra Funda.

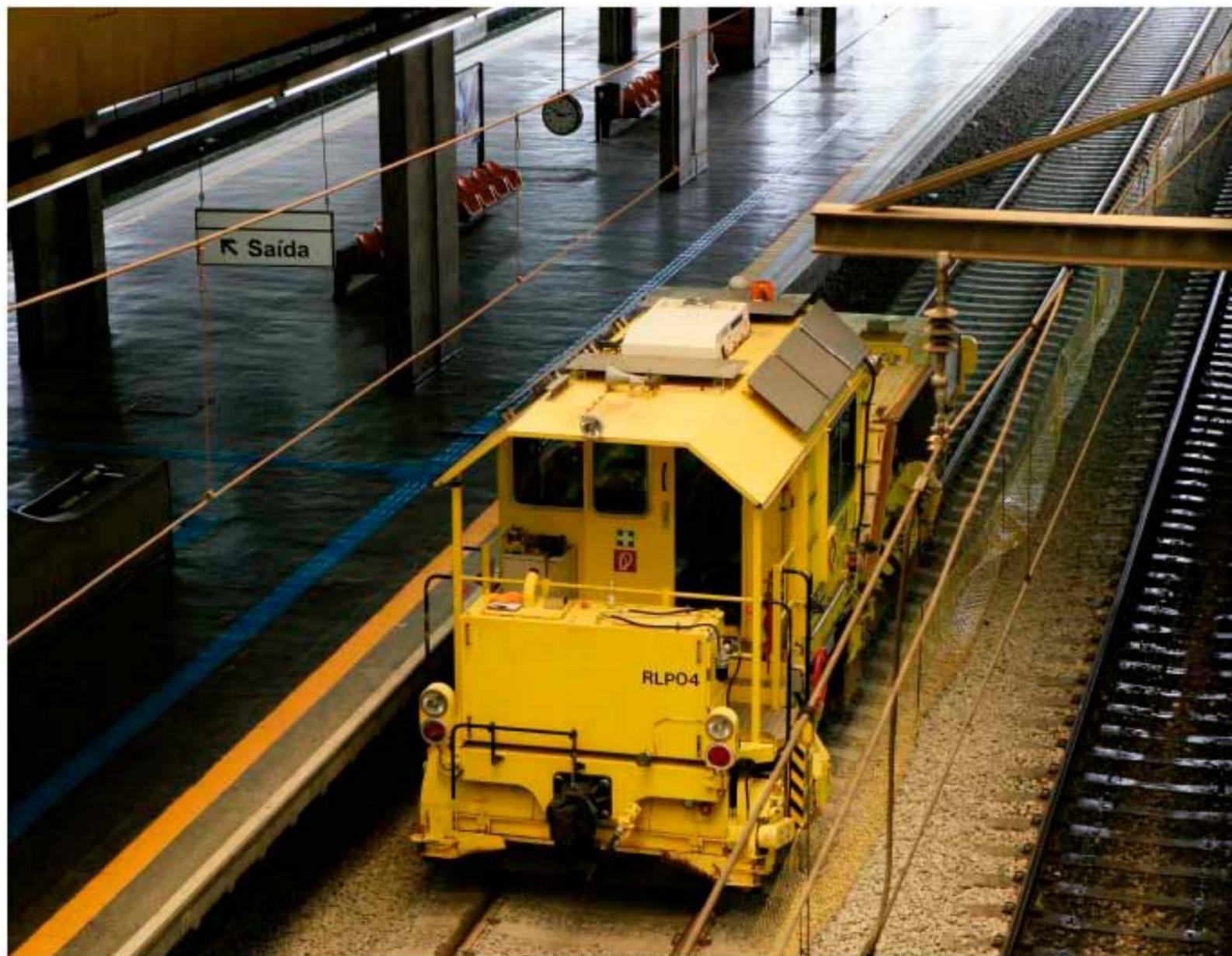
Neste período, a CPTM alcançou a marca de um milhão de passageiros transportados por dia.

“Um dos primeiros passos tomados pela operadora para atingir seu objetivo foi investir na substituição da frota. E a renovação começou em 1998 com a chegada dos trens espanhóis ao Brasil.”

PROJETO SUL DE TRENS METROPOLITANOS

Em 1998, a CPTM lançou o Projeto Sul, com as obras de dinamização da Linha 9. Entre 2000 e 2008, a linha recebeu várias melhorias, incluindo as obras de modernização das estações Osasco, Presidente Altino e Jurubatuba, e a inauguração das estações Socorro, Granja Julieta, Morumbi, Berrini, Cidade Jardim, Hebraica-Relhoças, Vila Olímpia, Autódromo, Primavera-Interlagos e Grajaú. O trecho, que transporta atualmente cerca de 570 mil pessoas por dia útil, é o segundo com maior número de usuários. Perde apenas para a Linha 11-Coral, que locomove quase 700 mil pessoas diariamente.

OBRAS EM GERAL



Desde os anos 2000, os investimentos em obras de melhorias e construção ao longo de toda a malha ferroviária da CPTM são constantes, tanto em obras "visíveis" aos usuários, como a chegada de novos trens, a reforma e adequação de estações para acessibilidade de deficientes físicos e a construção de passarelas, quanto nas chamadas "obras de infraestrutura", que não são notadas externamente pelo usuário, mas que são vitais para o bom andamento do serviço prestado. Dentre muitas delas, podemos citar a modernização de via permanente, a alimentação elétrica de uma subestação de energia e os ajustes na sinalização do trajeto, que possibilitam o cumprimento de um intervalo menor entre os trens.





Vale lembrar que a CPTM vive o desafio de realizar essas reformas sem interromper o funcionamento dos trens, trabalhando para modernizar o serviço com o mínimo de impacto possível na circulação da frota.

“Os investimentos em obras de melhorias e construção ao longo de toda a malha ferroviária da CPTM são constantes, tanto em obras “visíveis” aos usuários, como a chegada de novos trens, a reforma e adequação de estações para acessibilidade de deficientes físicos e a construção de passarelas, quanto nas chamadas “obras de infraestrutura”, que não são notadas externamente pelo usuário, mas que são vitais para o bom andamento do serviço prestado.”

IMPLANTAÇÃO DO BILHETE ÚNICO E DO BILHETE DO ÔNIBUS METROPOLITANO (BOM)

Em 2005, foi assinado o contrato entre o governo do estado e o município, para que fosse implantado o Bilhete Único dentro do sistema ferroviário da capital e região metropolitana. A primeira linha que passou a aceitar esse sistema de pagamento na CPTM foi a Linha 9-Esmeralda. Nesses casos, em um período de duas horas, o usuário poderia utilizar três ônibus e um trem com uma tarifa menor do que o valor comum cobrado individualmente em cada um dos transportes.

Em 2007, a Companhia alcançou a marca de 1,6 milhão de passageiros transportados diariamente, o dobro da média de 1999, e a Operação Portas Fechadas chegou à Linha 12-Safira, pondo fim à circulação de trens com portas abertas em toda a rede da CPTM.

Mais tarde, em 2011, foi iniciada a integração do Bilhete do Ônibus Metropolitano (BOM) com a CPTM, na estação Palmeiras-Barra Funda. 25 estações passaram a aceitar o BOM em 2013.

UNIFICAÇÃO DOS CCOS

Ao longo dos primeiros anos de atuação da CPTM, os Centros de Controle Operacionais (CCOs) das linhas eram divididos por pares, da seguinte maneira: em Presidente Altino, operava o CCO das linhas 8 e 9. Para as linhas 7 e 10, havia outro centro de controle que ficava na estação Luz. O CCO das linhas 11 e 12 estava localizado na estação Brás.

É de dentro do centro de controle que acontece a operação: os trens circulam, prosseguem ou interrompem uma viagem e recebem os comandos referentes ao percurso. Essa divisão de CCOs, cada um com uma escala e uma linguagem diferente, dificultava a comunicação entre as linhas. Diante disso, a Companhia passou a trabalhar para unificar essas centrais, de modo a interligar e facilitar a

operação, que passou a ser comandada do CCO geral na estação Brás, a partir de novembro de 2006, quando foi inaugurado. Dali em diante, as seis linhas tiveram comunicação padronizada e o serviço evoluiu.

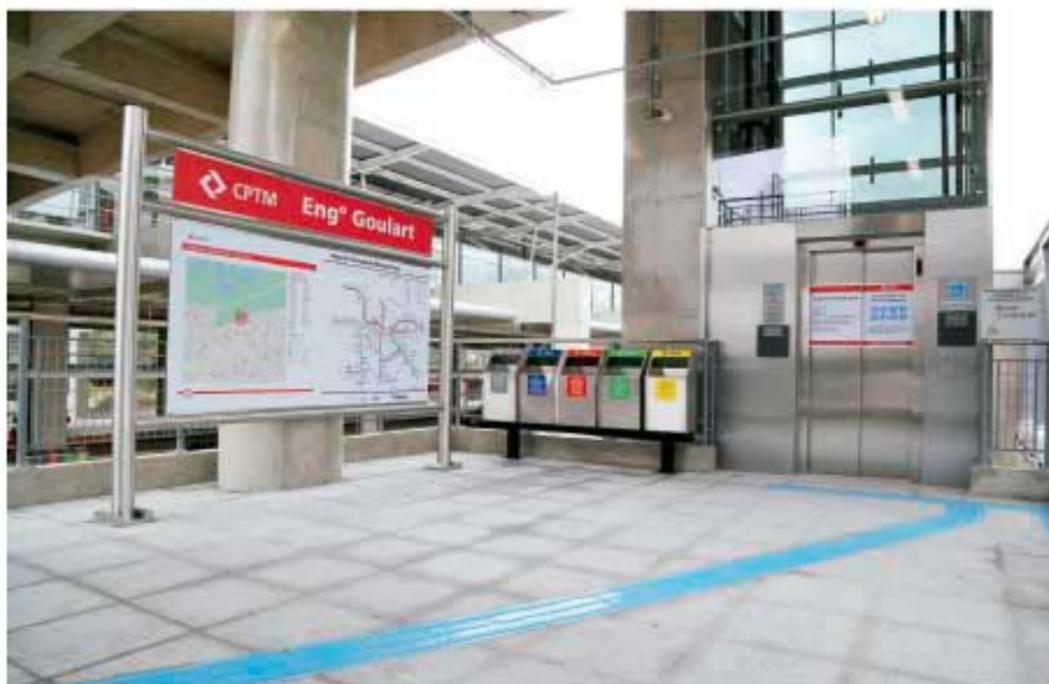


MUDANÇAS NA IDENTIDADE VISUAL

Nos primeiros 10 anos de operação da CPTM, a empresa atuou ainda com uma imagem física herdada das operadoras anteriores (FEPASA e CBTU). Houve a inserção da logomarca, mas os trens continuavam com a mesma pintura e a comunicação visual das estações também mantinham essas características.

Para que a CPTM pudesse ter uma marca própria, tanto na visão transmitida aos usuários, aos colaboradores e à população como um todo, a Companhia foi aos poucos passando por um processo de mudanças e, em 2008, apresentou sua nova identidade visual, desenvolvida em parceria com a empresa de *design* Cauduro Associados. O vermelho foi escolhido como cor institucional e a logomarca foi redesenhada.

O objetivo era fortalecer, diferenciar a marca e dar a ela um ar de modernidade. Os investimentos foram feitos principalmente na padronização da cor na frota, que é o que dá maior visibilidade para o passageiro, de acordo com a Companhia. O passo seguinte foi transformar a identidade visual também das estações e, atualmente, as que passam por reforma já recebem esse novo *design*. Para se atingir esse ideal de diferenciação, a CPTM foi estruturando uma postura ao longo dos anos, não só com a comunicação visual, mas com novos procedimentos, inovação e renovação da frota. Houve um processo forte de modernização também na infraestrutura. O sistema de distribuição de energia na Linha 9, por exemplo, conta com uma rede aérea autocompensada.





NOVOS NOMES E CORES DAS ESTAÇÕES

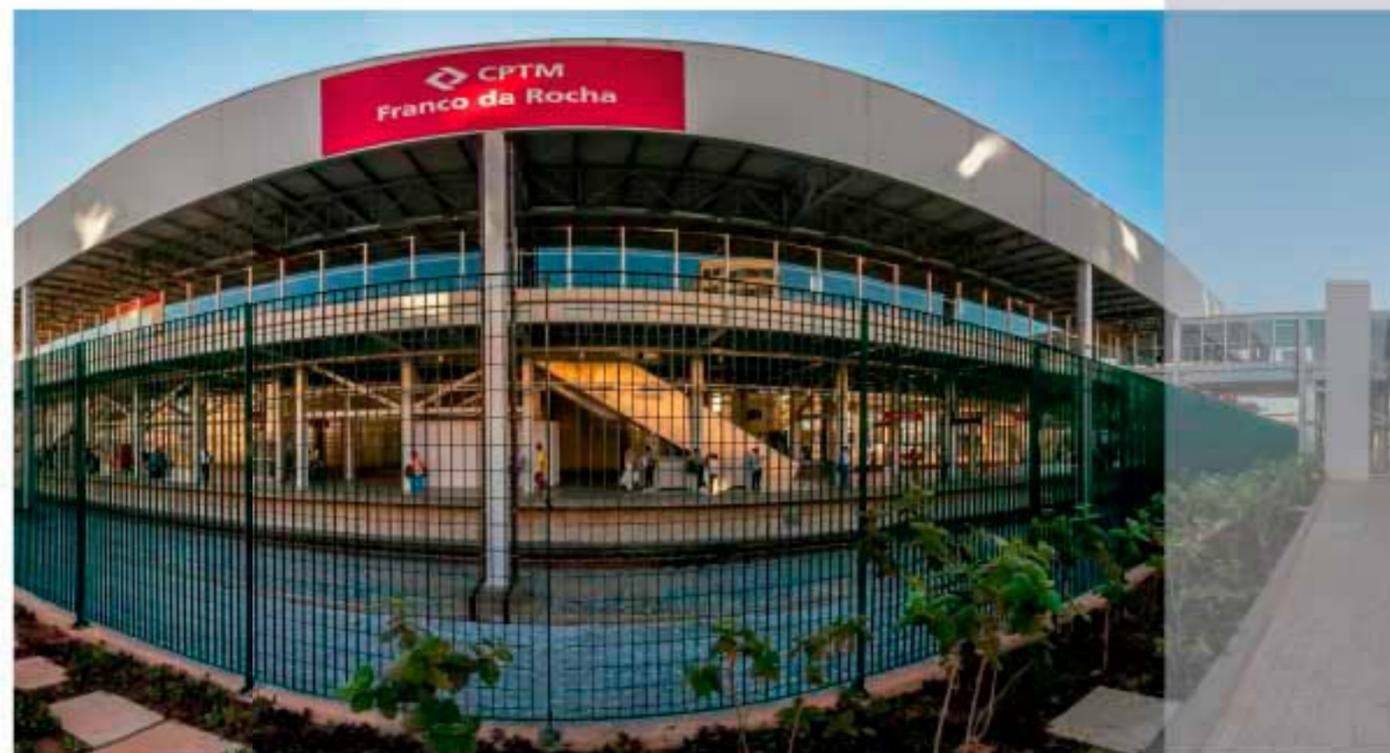
Seguindo com o trabalho de modernizar sua identidade, ainda em 2008, a CPTM lançou também os novos nomes e cores das linhas, baseadas em pedras preciosas. A ideia partiu de um programa da Secretaria de Transportes Metropolitanos, que visava facilitar a identificação da linha. Para a CPTM, foi adotado como padrão de nomenclatura das linhas o número e uma pedra preciosa, que também daria a cor da linha. Assim, ficou 7-Rubi, 8-Diamante, 9-Esmeralda, 10-Turquesa, 11-Coral, 12-Safira e agora a 13, que é a linha Jade.

Veja abaixo quais eram e como ficaram os nomes das estações nos respectivos trechos:

LINHAS DA CPTM		
TRECHO ATUAL	ANTES	DEPOIS
Luz-Jundiaí	A-Marrom	7-Rubi
Amador Bueno-Júlio Prestes	B-Cinza	8-Diamante
Osasco-Grajaú	C-Celeste	9-Esmeralda
Brás-Rio Grande da Serra	D-Bege	10-Turquesa
Luz-Estudantes	E-Laranja	11-Coral
Brás-Calmon Viana	F-Violeta	12-Safira
Eng. Goulart-Aeroporto Guarulhos*	(não tinha)	13-Jade

* em construção

Ao longo do processo, com todas essas mudanças, o ideal da CPTM foi conquistado gradativamente, descaracterizando-a de traços antiquados e alcançando os usuários com uma imagem própria, confiável, atual e de credibilidade para toda a população.



“Para que a CPTM pudesse ter uma marca própria, tanto na visão transmitida aos usuários, aos colaboradores e à população como um todo, a Companhia foi aos poucos passando por um processo de mudanças e, em 2008, apresentou sua nova identidade visual, desenvolvida em parceria com a empresa de design Cauduro Associados. O vermelho foi escolhido como cor institucional e a logomarca foi redesenhada Jerônimo Monteiro aparecem nessa década. O objetivo era fortalecer, diferenciar a marca e dar a ela um ar de modernidade. Os investimentos foram feitos principalmente na padronização da cor na frota, que é o que dá maior visibilidade para o passageiro, de acordo com a Companhia.”



EQUIPE CPTM

Ainda nos anos 90, após a fusão entre FEPASA e CBTU, a CPTM tinha nas mãos o desafio inicial de desenvolver uma identidade singular não só para o público externo e população, mas também entre o seu quadro de pessoal, formado por funcionários de ambas as empresas. Entre eles, havia comentários como: "O que você é? CBTU, FEPASA ou é dos novos?" Existia uma segmentação, que não era o ideal. Então, foram feitos novos crachás, todos receberam uma nova matrícula, isso implicava em transformar todo mundo em uma única empresa.

EQUIPE CPTM

Aos poucos, foi se criando uma cultura própria com características ímpares e, assim, a CPTM pôde direcionar mais os treinamentos e a formação de colaboradores novos e antigos, de acordo com as necessidades diagnosticadas ao longo da execução do trabalho e das atualizações constantes do maquinário.

FORMAÇÃO E
TREINAMENTOS - SENAI

Voltando um pouco no tempo, aproximadamente uns 50 anos, é importante destacar toda a contribuição por meio da formação e dos treinamentos realizados em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). A primeira escola direcionada a essas atividades foi fundada em 1951, em Paranapiacaba. Após 10 anos, foi assinado um termo de cooperação entre a ferrovia e o SENAI, válido até os dias atuais.

O espaço em que ocorrem as atividades do SENAI está situado na Lapa desde 1975 e é utilizado tanto para formação de novos colaboradores quanto para o treinamento de funcionários já atuantes. Conta com salas amplas para as aulas teóricas, maquinário e equipamentos específicos para as aulas práticas, duas cabines simuladoras de condução de trens e uma réplica reduzida de uma estação, que também auxilia os antigos e novos colaboradores a reproduzirem situações cotidianas o mais próximo da realidade possível.

Mais de 3 mil profissionais já se formaram por meio dessa parceria, dentre eles, 665 técnicos de manutenção em sistemas metroferroviários, curso este oferecido desde o início dos anos 2000.



ESTAÇÃO REFERÊNCIA

Em 2004, um projeto do departamento de Recursos Humanos foi um exemplo muito positivo de como o investimento em colaboradores mobiliza grandes feitos. Essa ação se concentrou na Estação Lapa que, mesmo sem reformas e grandes modificações estruturais, priorizou a excelência no serviço prestado e a qualidade na gestão administrativa, com base em indicadores de melhor desempenho vinculados ao transporte. Para tornar esse modelo referencial às demais, a Estação Lapa contou basicamente com o envolvimento dos funcionários e das chefias de operação e de manutenção, implantando uma conduta assertiva, padronizada e, conseqüentemente, aprimorou o atendimento e o serviço ao usuário. Esse esquema foi aplicado no dia a dia do trabalho observando-se o ciclo da prestação de serviços, de acordo com as funções dos colaboradores relacionadas a cada uma destas etapas:



De acordo com a Companhia, esse projeto foi o primeiro grande passo no processo de transformação da empresa, porque envolveu várias áreas focadas no mesmo propósito: qualidade de gestão. E serviu para pautar os próximos passos da CPTM nas outras estações nesse quesito.

ALUNO APRENDIZ

O Programa Aluno Aprendiz da CPTM recruta jovens recém-formados no Ensino Médio, com idade entre 17 e 22 anos, inscritos por meio de concurso público. Eles podem atuar na área administrativa ou de operação, e as vagas são muito concorridas. Para se ter uma ideia, a abertura de 80 vagas realizada no segundo semestre de 2017 contou com aproximadamente 17.800 inscritos. As atividades, sempre realizadas na Escola SENAI/CPTM da Lapa, tiveram início no mês de julho, com 32 alunos no curso de assistente administrativo e 48 para técnico de manutenção. O curso tem duração de 1 a 2 anos. Depois de formados, esses alunos são direcionados às vagas em aberto para atuar na CPTM.



“Para se ter uma ideia, a abertura de 80 vagas realizada no segundo semestre de 2017 contou com aproximadamente 17.800 inscritos.”



PROCESSO SELETIVO, TREINAMENTOS E CURSOS RELACIONADOS

Além dos Alunos Aprendizes, os demais colaboradores novos da CPTM também são selecionados por meio de concurso público ou por indicações aos chamados cargos de confiança. Para todos eles, a Companhia oferece todo o preparo para iniciar suas atividades de acordo com as necessidades da função, pois os conhecimentos fundamentais para se atuar com a engenharia metroferroviária não são muito difundidos em cursos externos. Para ser maquinista da CPTM, por exemplo, não há nenhum curso disponível no mercado. Depois de aprovado em concurso público para a função, o futuro maquinista passa por um curso de capacitação que dura de 6 a 9 meses. Uma das etapas do curso utiliza os simuladores de condução de trens, instalados na escola do SENAI/CPTM Lapa e nas estações Presidente Altino, Brás, Luz e, em breve, também na estação Suzano. Em uma cabine fixa, o colaborador tem a sensação de

estar dirigindo o trem. Os comandos são idênticos à cabine real.

Antigamente, os treinamentos eram feitos à noite e aos finais de semana, supervisionados por outro maquinista com mais experiência. Boa parte deles acontecia em trens que estavam prestando serviço, e não tinha condições de simular algum problema de sinalização ou qualquer outra falha com o próprio trem. Hoje, com os simuladores, é possível reproduzir situações pelas quais o maquinista está sujeito a passar e avaliar qual seria a atuação desse operador em treinamento, com toda a segurança necessária para desempenhar tal exercício. Nos cursos, o professor responsável simula situações de chuva, neblina, farol alto e anoitecer para se certificar de que o maquinista tem domínio e capacidade de direção diante dessas adversidades. Todos os maquinistas passam por reciclagem periodicamente.



Além disso, eles precisam conhecer também as funcionalidades dos novos trens que vão integrando a frota. Cada nova série traz o que há de mais moderno em tecnologia - para se ter uma ideia, alguns dos carros mais recentes só partem quando é acionado um botão com leitura biométrica da digital do maquinista -, e a CPTM repassa essas atualizações aos maquinistas também por meio do simulador. O departamento de Recursos Humanos organiza uma programação periódica para que todos fiquem cientes das novidades o mais breve possível. Outros funcionários em treinamento são beneficiados com o uso do simulador. Os alunos do curso técnico, por exemplo, que terão como uma de suas atribuições o conserto e manutenção dos trens, conseguem por meio deste equipamento

um contato inicial com todo o software e a aparelhagem dos trens, antes mesmo de passar a atuar diretamente com eles. Isso aprimora muito a sua formação profissional. A CPTM trabalha também o comportamento dos empregados nas capacitações, principalmente naquelas funções que requerem o contato direto com o público. O bilheteiro, por exemplo, desenvolve um trabalho reativo. Seu comportamento responde à necessidade de compra do bilhete pelo passageiro e não o contrário. O mesmo ocorre com quem atua na linha de bloqueio. Esses profissionais não resolvem o problema do usuário sem atendê-lo pessoalmente, tem que ter atitude. Isso faz parte dos treinamentos comportamentais.





CONQUISTAS PARA
A SOCIEDADE

CONQUISTAS PARA A SOCIEDADE

Os anos 2000 foram marcados pelas constantes melhorias no serviço de transporte metropolitano prestado pela Companhia. Conforme se ampliou o número de estações e as já existentes foram se modernizando, a fluidez no tráfego das linhas com segurança e qualidade ao usuário permitiu à empresa ir além, com ações que demandaram estudos, pesquisas e adequação de estratégia operacional para atender mais pessoas de modo cada vez melhor, como o Expresso Linha 10.

EXPRESSO LINHA 10

Ao notar o alto número de pessoas que saem do ABC diariamente, por meio da Linha 10-Turquesa e desembarcam na estação Tamanduateí para acessar a região da Avenida Paulista e o Centro da cidade, a CPTM pensou em uma maneira de desafogar tal fluxo. Tendo também trens à disposição com a chegada de nova frota, tudo contribuiu para que, em novembro de 2016, fosse lançado o Expresso Linha 10.

Como esse trecho tem três vias de tráfego, é possível circular em uma via exclusiva entre as estações Prefeito Celso Daniel-Santo André, São Caetano e Tamanduateí, em um percurso de 10 minutos, com um intervalo de 30 minutos entre os trens. Isso tudo sem interferir no tráfego da Linha 10, que opera entre as estações Rio Grande da Serra e Brás.

O serviço é realizado em um trem de oito carros, com capacidade para até duas mil pessoas. No horário de pico da manhã, inicia o trajeto na estação Prefeito Celso Daniel-Santo André, com parada na estação São Caetano, e o encerra na estação Tamanduateí, que possui integração gratuita com a Linha 2-Verde do Metrô. No período da tarde, às 16h, o percurso é no sentido contrário.

AÇÕES COMPLEMENTARES

A CPTM investiu também em serviços relacionados ao lazer, cultura, meio ambiente e qualidade de vida para os passageiros, como o Expresso Turístico, a reforma e construção de mais bicicletários e da Ciclovia do Rio Pinheiros, o projeto Livro Livre e outras ações culturais, artísticas, educacionais e de saúde para o usuário. Para isso, conta com o apoio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e das prefeituras das cidades que recebem estações da CPTM.



EXPRESSO TURÍSTICO

As ferrovias têm muita ligação com a história e o desenvolvimento do estado. Para resgatar um pouco dessa memória e fazer pessoas de qualquer idade voltar no tempo, a CPTM lançou em abril de 2009 o serviço do Expresso Turístico, que parte da estação da Luz para os seguintes destinos: Jundiaí, Mogi e Paranapiacaba. As viagens ocorrem aos finais de semana e o bilhete pode ser adquirido nas estações Luz e Prefeito Celso Daniel-Santo André.

Os trens utilizados no percurso foram cedidos pela ABRF. Seus vagões foram totalmente restaurados nas oficinas da CPTM. Fabricados no Brasil na década de 60, operaram até meados de 2008 na FEPASA, sendo os últimos trens de passageiros de longo percurso no estado. Eles são tracionados por uma locomotiva a diesel, que ainda servem à CPTM nas atividades de manutenção e apoio à operação.



Em algumas ocasiões, a CPTM também cria uma programação temática de acordo com a data ou com o trajeto que será realizado. No Carnaval dos anos de 2016 e 2017, por exemplo, a Companhia apresentou o Trem das Marchinhas no trajeto do Expresso Turístico-Mogi. Os passageiros foram recepcionados por bonecões na Estação da Luz e uma banda carnavalesca agitou o passeio, com trechos das marchinhas que marcaram época e fazem parte dessa tradicional festa brasileira. Outro trajeto temático foi feito rumo à Jundiaí, conhecida como "Terra da Uva". O Expresso Italiano convidou os turistas a conhecerem um pouco mais sobre o processo de imigração italiana na cidade de destino. Ao longo da viagem, músicos e cantores interpretaram danças e cantos típicos, proporcionando aos usuários uma imersão ao universo do país.



CICLISTA CIDADÃO, BICICLETÁRIOS E CICLOVIA RIO PINHEIROS

A CPTM trouxe um avanço na locomoção do paulistano, não só com o investimento em melhoria dos trens, mas também com o incentivo do uso de bicicletas na cidade. Em fevereiro de 2007, foi criada a iniciativa Ciclista Cidadão, que passou a permitir o acesso de bicicletas nos trens da CPTM aos sábados, domingos e feriados. Com isso, foi iniciada também a revitalização e construção de novos bicicletários nas estações.



"A CPTM trouxe um avanço na locomoção do paulistano, não só com o investimento em melhoria dos trens, mas também com o incentivo do uso de bicicletas na cidade. Em fevereiro de 2007, foi criada a iniciativa Ciclista Cidadão, que passou a permitir o acesso de bicicletas nos trens da CPTM aos sábados, domingos e feriados",

A CPTM administra hoje 28 bicicletários em toda a rede, com disponibilidade de 5.446 vagas, o que possibilita ao usuário manter sua *bike* guardada ao longo do dia com segurança e sem custos. Para utilizar, é preciso se cadastrar e retirar uma senha no bicicletário de interesse. Cada usuário leva seu próprio cadeado e corrente. Além desses, há também os bicicletários das estações Pinheiros, Mauá e Santo André, que são administrados por terceiros. Apenas o de Mauá cobra uma ajuda de custo.





Além de economizar fazendo parte do percurso de bicicleta, o usuário pode também levar a "magrola" no trem nos seguintes horários: aos sábados, a partir das 14h até o último trem, e aos domingos e feriados, durante todo o horário de funcionamento da CPTM (das 4h até a meia-noite). São permitidas até quatro bicicletas por viagem, com embarque no último vagão. Em 2010, foi inaugurada mais uma novidade ligada ao universo ciclístico para a história da Companhia: a Ciclovía Rio Pinheiros, com 14 km de extensão. Hoje, são quase 22 km de via exclusiva, sem interferência do tráfego de carros, ônibus e caminhões.

"Para utilizar, é preciso se cadastrar e retirar uma senha no bicicletário de interesse. Cada usuário leva seu próprio cadeado e corrente. Além desses, há também os bicicletários das estações Pinheiros, Mauá e Santo André, que são administrados por terceiros."



A ciclovía funciona das 5h30 às 18h30 todos os dias e seu uso é gratuito. Existem seis pontos de acesso (listados em ordem a seguir, no sentido Osasco): Avenida Miguel Yunes, entre as estações Autódromo e Jurubatuba; estação Jurubatuba; estação Santo Amaro; passarela da EMAE, junto à estação Vila Olímpia; passarela Parque do Povo e passarela Cidade Universitária. Os ciclistas também têm à disposição seis pontos de apoio, com banheiros, bebedouro, atendimento e lixeiras. Desde a inauguração da ciclovía a abril de 2017, mais de 2,5 milhões de usuários já percorreram a via. Aos finais de semana, são cerca de quatro mil pessoas pedalando e a média mensal é de 43 mil bicicletas.



LIVRO LIVRE

Inspirada no movimento "BookCrossing", que chegou ao Brasil em 2001, a CPTM criou o projeto "Livro Livre" em 2006. Essa prática incentiva as pessoas a deixarem um livro em algum local público para que ele possa ser lido por outra pessoa. Quem o encontrar deve fazer o mesmo e, sucessivamente, se cria uma rede de leitura entre todos.



Na comemoração de 10 anos do Livro Livre, um recorde de distribuição: 55 mil exemplares foram disponibilizados aos usuários da CPTM em estantes itinerantes, colocadas nas estações da Luz, Tatuapé, Palmeiras-Barra Funda e Osasco. Destes, 45.210 foram doados pelo Centro Universitário Senac.

Desde o ano de lançamento do projeto, mais de 150 mil livros foram distribuídos. Para manter um bom número, a Companhia recebe doações do público e de editoras durante todo o ano nas estações. Além da distribuição dos livros, a CPTM promove também bate-papos e debates culturais nas estações ao longo das edições do Livro Livre.





//
 AÇÕES
 CULTURAIS,
 SOCIAIS E DE
 SAÚDE



Por se tratar de um espaço com alto número de transeuntes, a CPTM torna-se também uma grande vitrine para a realização de ações que precisam alcançar um número expressivo de pessoas. E as prefeituras e empresas locais já desenvolveram essa consciência, o contato com essas cidades é permanente. Elas já sabem que, para atingir grande parte da população, têm que estar presente nas estações.

Por meio de parcerias com esses órgãos (prefeituras, secretarias de saúde, Ministério da Saúde e diversas associações), a CPTM consegue realizar, portanto, algumas ações complementares ao serviço primordial da Companhia. As campanhas de saúde, por exemplo, são pensadas de acordo com as necessidades da população local, detectadas pelas prefeituras e repassadas à CPTM. Exames de glicemia, catarata, tuberculose são exemplos de ações já realizadas. A campanha de combate à AIDS é feita todos os anos e algumas estações possuem pontos fixos de distribuição de preservativos.

Outra atividade envolveu arte e saúde no mesmo "pacote". Em 2017, uma mostra fotográfica, na estação Palmeiras-Barra Funda, retratou crianças e jovens autistas clicados por fotógrafos voluntários. A data escolhida para o lançamento da exposição foi a véspera do Dia Mundial da Conscientização do Autismo, celebrado em 2 de abril, com esse mesmo propósito: sensibilizar o olhar das pessoas para essa doença e para as influências que ela exerce na vida do indivíduo, não só na aparência, mas também em suas relações pessoais, profissionais e em seu comportamento. A CPTM apoia, dentre outras iniciativas, a expressão cultural urbana por meio do grafite. Em 2001, a Companhia lançou o Projeto Grafite, o que contribuiu para uma queda expressiva no número de pichações nas estações e nos arredores delas, valorizando o patrimônio público com a arte.

"A CPTM torna-se
 também uma grande
 vitrine para a realização
 de ações que precisam
 alcançar um número
 expressivo de pessoas. E
 as prefeituras e empresas
 locais já desenvolveram
 essa consciência, o
 contato com essas
 cidades é permanente."



Ao longo desses anos, artistas anônimos e também os renomados deixaram seus traços pelos muros e trens da CPTM. Os irmãos Gustavo e Otávio, conhecidos mundialmente como OsGêmeos, grafitaram uma composição antiga que trafegava entre o trecho de Itapevi e Amador Bueno, na Linha 8-Diamante, o que fez dela uma obra em movimento. Outro projeto de grafite criado em 2009, intitulado Galeria de Arte a Céu Aberto, levou as pinturas a todas as linhas da CPTM. No ano seguinte, artistas nacionais como Binho e Bonga homenagearam Michael Jackson em suas gravuras pelos muros da Companhia. Há também intervenções musicais envolvendo vários ritmos, que ocorrem até mesmo dentro dos vagões, como o Rock nos Trilhos, o Samba no Trem e o Hip Hop no Túnel, dentre outras.

OPERAÇÕES ESPECIAIS EM DIAS DE GRANDES EVENTOS

A CPTM apoia os grandes eventos de música e de esporte na cidade, com uma programação especial para atender a demanda mais alta de passageiros nessas ocasiões, como o Grande Prêmio de Fórmula 1, o Festival Lollapalooza e a Virada Cultural, ou em datas específicas, como as compras de final de ano na região do Brás. Nessas ocasiões, o propósito é oferecer algo a mais, em termos de operação, circulação e disponibilização de trens. Com base no horário de início do evento, por exemplo, as pessoas estão em deslocamento para chegar a tempo. A partir disso, a Companhia se planeja para atender esse pessoal. A mesma coisa se faz com a previsão de saída do evento, de modo a atender esses usuários da maneira mais rápida e fluida possível.





“O propósito é oferecer algo a mais, em termos de operação, circulação e disponibilização de trens. Com base no horário de início do evento, por exemplo, as pessoas estão em deslocamento para chegar a tempo. A partir disso, a Companhia se planeja para atender esse pessoal.”

Muitas áreas da CPTM se mobilizam para que a operação ocorra com sucesso: a bilheteria se amplia, em algumas situações até o lado externo da estação a fim de reduzir filas, funcionários bilíngues são disponibilizados para solucionar dúvidas de turistas e os organizadores do evento já informam à CPTM a data estimada por volta de seis meses antes para que não haja problemas com a execução dessa logística. Em eventos pontuais e periódicos, como as compras de fim de ano no Brás, também existem estratégias internas, focadas em dar vazão a todo esse pessoal e facilitar a vida dos muitos usuários que visitam a região nesta época do ano.

EXPRESSO DA COPA E OLIMPIADAS

Em 2014, ano em que o Brasil sediou a Copa do Mundo, a CPTM implantou um serviço especial denominado "Expresso da Copa", que a cada oito minutos transportou os torcedores da estação Luz à Itaquera em 19 minutos de percurso, nos dias dos jogos na Arena Corinthians, sem paradas nas estações Brás e Tatuapé. A avaliação dos usuários brasileiros e também dos estrangeiros foi excelente, graças à mobilização, empenho e dedicação dos colaboradores da CPTM. O sucesso foi tanto que a operação se repetiu em 2016, com os Jogos Olímpicos aqui no Brasil. Em cada atividade, há um planejamento e toda uma estratégia a ser seguida antes, durante e depois dos eventos para que tudo ocorra o mais certo possível. Portanto, é válido ressaltar todo o esforço das equipes da CPTM de um modo geral, para que essas ações sejam bem-sucedidas.



AÇÕES ATUAIS E PERSPECTIVAS

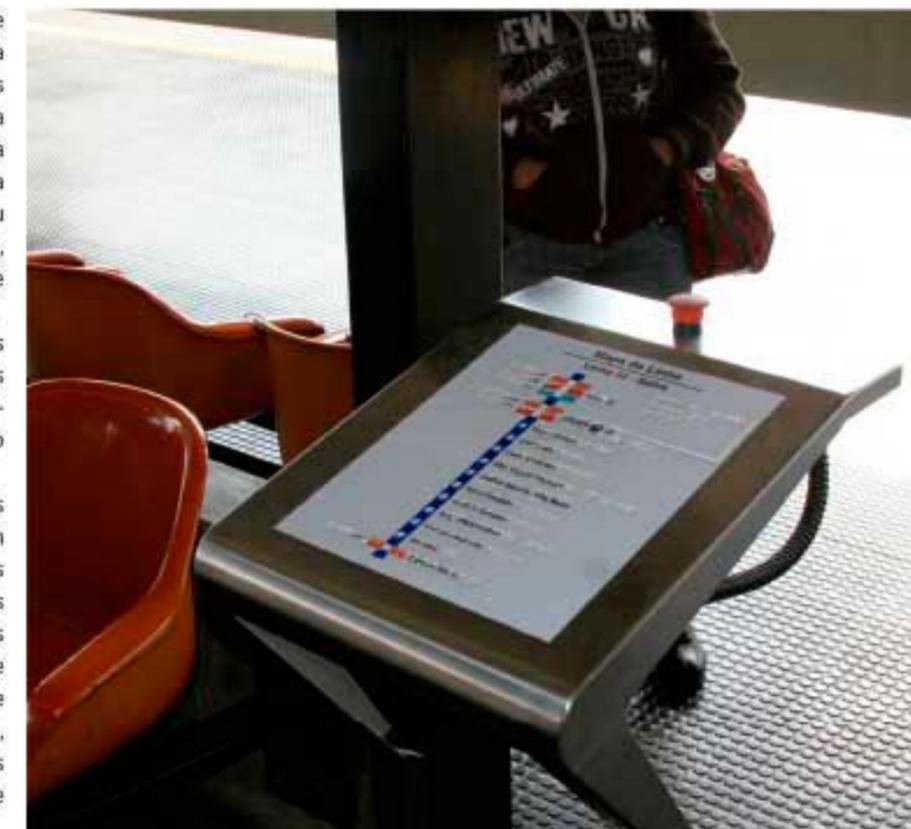
CAPÍTULO 05

AÇÕES ATUAIS E PERSPECTIVAS

Com seus 25 anos de criação, a CPTM se firma como a maior operadora de transporte de passageiros ferroviários da América do Sul. Em um único dia, transporta perto de 3 milhões de usuários em mais de 2.750 viagens, o equivalente a 80 mil quilômetros percorridos, ou duas voltas em torno da Terra. Há duas décadas, 800 mil usuários eram atendidos.

A CPTM conta atualmente com 92 estações. Metade delas está na capital. As seis linhas correspondem a 260,8 km no total e atendem também os moradores de outros 21 municípios da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Nos últimos 10 anos, a Companhia conseguiu não apenas melhorar a qualidade do serviço prestado, como aumentou significativamente a oferta de lugares. Em 2006, transportava 1,6 milhões por ano. Em 2016, este número chegou a 2,7 milhões.

Entre 2006 e 2017, foram incorporados à frota mais de 120 novos trens. Até 2018, mais composições novas serão entregues à operação, todas com ar-condicionado e com tudo o que há de mais moderno no que diz respeito à tecnologia metroferroviária. Outro objetivo da CPTM é tornar todas as estações acessíveis. Hoje, 53 delas já estão de acordo com as normas de acessibilidade vigentes. As demais estações estão em fase de projetos ou com as obras em andamento. Para essas adequações, todas precisam ter elevadores, escadas rolantes, pisos e rotas táteis, comunicação em Braille, corrimãos e rampas, além de assentos exclusivos na plataforma, banheiros públicos comuns e sanitários adaptados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A previsão é alcançar a meta até 2020.





NOVA LINHA 13-JADE

Dentre os projetos em andamento, vale destacar a construção da Linha 13-Jade, que ligará a capital ao maior aeroporto do país, o Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, situado em Guarulhos, conhecido como Aeroporto de Guarulhos ou Aeroporto de Cumbica.

As obras tiveram início em 2013 e serão feitas em quatro lotes, sob a responsabilidade dos consórcios que ganharam a licitação: HFTS Jade (Helena & Fonseca, Trail, Spavias) e CST Linha 13-Jade (Consbem, Serveng, TIISA). Eles preveem a transposição sobre os Rios Tietê e Baquirivunguaçu, das Rodovias Ayrton Senna, Hélio Smidt, Presidente Dutra, e da Avenida Monteiro Lobato, além da reconstrução de duas Passagens Inferiores - do Jardim Piratininga e a de Engenheiro Goulart - na Linha 12, que permitirão a circulação de veículos e pedestres da Avenida Assis Ribeiro ao Parque Ecológico do Tietê.

Em julho de 2017, a CPTM lançou uma programação de visitas guiadas à obra, para grupos de estudantes, engenheiros, profissionais do setor e demais interessados em acompanhar de perto o andamento dos trabalhos. Em grupos

de até 12 pessoas, em dias e horários previamente agendados com o Departamento de Marketing, os visitantes foram acompanhados por engenheiros e técnicos que explicaram os detalhes de cada etapa da construção, realizando o percurso com paradas no canteiro de obras, no trecho da via em elevado, nas proximidades do centro de treinamento do Corinthians e na estação Aeroporto-Guarulhos.

Para a operação da Linha 13-Jade, foram comprados oito trens de oito carros com bagageiros, por meio de financiamento do Banco Europeu de Investimento (BEI). Eles trafegarão em 12,2 quilômetros de extensão, parte em superfície (4,3 km) e outra parte em elevado (7,9 km). Serão duas novas estações no total: Guarulhos-CECAP e Aeroporto-Guarulhos, além da Estação Engenheiro Goulart, que foi reconstruída para atender as linhas 12-Safira e 13-Jade.

Na primeira fase, o percurso inicia na estação Engenheiro Goulart, tem parada na Guarulhos-CECAP e encerra na estação Aeroporto-Guarulhos. O aeroporto oferecerá transporte gratuito da estação até os terminais de embarque.



Esse projeto também viabiliza a integração com o sistema sobre pneus, com acessos diretos das estações. Na Estação Guarulhos-CECAP haverá acesso para a Rodoviária de Guarulhos, e a Estação Aeroporto-Guarulhos terá acesso para o Terminal Metropolitano de Taboão (Guarulhos).

Estima-se que 130 mil pessoas sejam beneficiadas diariamente com essa nova opção de transporte, que atenderá principalmente os moradores das duas maiores cidades do estado, além dos turistas e profissionais que vêm a São Paulo para negócios, em um meio mais eficiente, rápido e barato. A tarifa será a mesma que a praticada nas demais linhas da CPTM. O horário de operação também será o mesmo: das 4h à meia-noite.

Além de todos os acréscimos para a população no geral, a Linha 13 representa grandes benefícios aos moradores de Guarulhos e região, que terão uma redução considerável no trânsito intenso local - esse era até então o principal meio de acesso ao aeroporto -, a otimização de mobilidade para se deslocar por meio das linhas da CPTM e integração à rede de Metrô. Existe, ainda, a possibilidade de se elaborar uma programação com horários fechados para circulação de trens diretos, independente da conexão com a Linha 12, com trens partindo do centro da capital diretamente ao aeroporto.



A Companhia celebra, com isso, a estabilização de outro patamar da prestação de serviços. Além de conectar com a segunda maior cidade de São Paulo, onde está situado o principal aeroporto internacional do estado, a CPTM expande sua atuação de 22 para 23 municípios.

O investimento total do estado para a execução da obra é de aproximadamente R\$ 2,3 bilhões, com financiamento da Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD), do BNDES e recursos do Governo do Estado de São Paulo (GESP) para as obras civis e as ligações de energia, sinalização e telecomunicação.

Com esta obra e as demais ampliações dos canais metroferroviários que estão em andamento, a previsão é que São Paulo tenha ao longo dos próximos anos a maior expansão de sua malha na história. Composta pela CPTM, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) e pela ViaQuatro (que administra a Linha 4 do Metrô), a rede atende a 22 municípios da região metropolitana, em mais de 336 quilômetros de vias. Esse número deve saltar para pouco mais de 450 km, considerando os projetos de cada uma destas operadoras.

Por todas as contribuições que a CPTM trouxe para a cidade de São Paulo e municípios vizinhos ao longo de um quarto de século de atuação no estado, a evolução dos trens, a reforma e construção de novas estações e todos os investimentos e melhorias no serviço prestado, o cenário ferroviário da cidade foi totalmente renovado. A ferrovia transformou-se em um transporte de qualidade, que oferece viagem segura, cômoda e rápida aos usuários. A Companhia ganhou a confiança e a credibilidade da população e trabalha incessantemente para continuar facilitando a vida dos paulistanos a cada dia mais.

//

FICHAS
TÉCNICAS



DIRETORIA

Guilherme Martins de Godoy Pereira
Diretor Presidente

Pedro Massucato
Diretor Técnico

HISTÓRICO

A Cavan é referência em pré-fabricados de concreto há 77 anos. Em 1975, a empresa foi uma das pioneiras na produção de dormentes de concreto no Brasil. Desde então, vem aplicando a mais alta tecnologia em seus processos produtivos, o que garante o padrão máximo de qualidade. A Cavan está preparada para atender as demandas do mercado metroferroviário por meio de projetos de dormentes para via permanente, dormentes para AMV's, dormentes para contratrilhos e dormentes especiais.

MISSÃO

Fornecer pré-fabricado de concreto atendendo as especificações técnicas, aprimoramento tecnológico, visando crescimento econômico.

PRODUTOS

Dormentes de concreto

+55 11 3631-4810
+55 11 3631-4820

www.cavan.com.br
comercial@cavan.com.br



HISTÓRIA

A CRRQ nasceu na China em 2015 após a fusão das empresas CSR e CNR. Sediada em Pequim, a companhia é atualmente a maior fornecedora mundial na fabricação de equipamentos e sistemas metroferroviários. A primeira fábrica da CRRQ data do ano de 1881, na China. Em 2015, a CRRQ foi listada nas bolsas de Valores de Xangai e de Hong Kong e, neste mesmo ano, o faturamento da empresa foi de US\$ 37,8 bilhões. Conta no momento com mais de 180.000 funcionários no mundo e, por meio de suas 48 subsidiárias, oferece produtos e serviços em mais de 103 países/regiões, com portfólio e solução completos, e tecnologia de ponta destinada a atender as principais demandas nas operações de transportes de carga e de passageiros.

Fundada em 1900, a CRRQ Qingdao Sifang Co., Ltd entregou a primeira locomotiva a vapor em 1952 na China. A CRRQ Sifang foi a primeira exportadora de locomotivas e vagões de passageiros, e também é o local de nascimento da primeira locomotiva diesel-elétrica CA da China e do primeiro trem-bala; em 2010, o tipo CRH380AL registrou a velocidade de teste mais alta do mundo de 486,1 km/h, em 2017, o tipo FUXING começou a sua operação de 350 km/h.

A CRRQ Sifang já exportou para mais de 20 países e regiões com mais de 3.000 veículos diversos desde 1962. Nos últimos seis anos, a CRRQ Sifang ganhou as licitações de trem de metrô e trem-bala em Cingapura, Hong Kong, Argentina, Brasil e EUA.

2012	Hong Kong - China	72 carros de trem-bala
2013	Buenos Aires - Argentina	709 carros de TUE intermunicipal
2014	Cingapura	364 carros de metrô sem motorista
2015	Hong Kong - China	744 carros de Metrô MTR
2016	Chicago - EUA	846 carros de Metrô CTA
2017	São Paulo - Brasil	64 carros de CPTM - Linha 13 (Jade) junto com Temoina Ltda.

MISSÃO

Conectar o mundo através de uma melhor mobilidade.
Ser uma empresa com excelência em equipamentos de transporte ferroviário de passageiros como foco principal.

PRODUTOS

Trem-bala, TUE, UDM, VLT, vagão de passageiros, bondes e monotrilhos, cobrindo todos os equipamentos de transporte ferroviário, de 50km/h até 380 km/h.

majin@cqsf.com
+55 11 3262-2294 | 11 94925-7078 Brasil Cell
+86 11 150-6617-9889 China Cell
www.crrcgc.cc/sifang





DIRETORIA

Reinaldo José Kalil Assad
Diretor Presidente

HISTÓRICO

A Lopes Kalil atua há mais de 25 anos na construção civil, construindo escolas, hospitais, conjuntos habitacionais, no setor de obras públicas, prezando sempre pela qualidade do produto, atendimento e satisfação do cliente. A partir de 2009, ampliou suas atividades em mais dois segmentos: no restauro de escolas e edifícios tombados pelo patrimônio histórico; e na infraestrutura, principalmente em obras da CPTM, reconstruindo estações, ampliando e renovando vias e redes.

MISSÃO

Atingir uma posição de destaque no mercado, executando obras com reconhecida qualidade e respeito socioambiental.

PRODUTOS

Construções, Restaurações e Reformas de Obras Públicas e Privadas.

lopeskalil@lopeskalil.com.br
+55 11 2971-0700
<http://lopeskalil.com.br/>



DIRETORIA

Marcos de Carvalho Geribello
Diretor Superintendente

Luciano Alcazar Tani
Diretor Comercial

Maria Amalia do Valle Sá Moreira
Diretora de Qualidade e Desenvolvimento

Fabio Kok de Carvalho Geribello
Diretor Planejamento e Gestão

HISTÓRICO

Desde 1979 no mercado de Engenharia Consultiva, a Geribello ocupa lugar de destaque no setor. Sólida e competente, supre as necessidades de seus clientes oferecendo condições técnicas adequadas a projetos e obras, redução de custos e cumprimento de prazos. Atua nos setores público e privado. Aprimora seus conhecimentos com investimentos em novas tecnologias e na capacitação de sua equipe para oferecer serviços e soluções diferenciadas, visando minimizar impactos ambientais e sociais.

MISSÃO

Ser uma empresa de prestação de serviços de engenharia sólida e sustentável, que desenvolve seu trabalho com qualidade e ética, focada nas necessidades do cliente.

PRODUTOS

Gerenciamento, supervisão e fiscalização de empreendimentos

geribello@geribello.com.br
+55 11 3709-4000
www.geribello.com.br





DIRETORIA

Irineu Venancio
Diretor Técnico-Comercial

Sandra R. M. Venancio
Diretora Administrativa-Financeira

HISTÓRICO

Fundada em 1996, a PÓLUX Engenharia é uma empresa especializada na prestação de serviços e fornecimento de produtos e soluções para o setor de transportes de passageiros e cargas.

Com corpo técnico altamente qualificado, a PÓLUX possui expressiva atuação em todas as etapas de projeto e implantação de Sistemas de Sinalização e Controle Centralizado, Sistemas de Suprimento de Energia, Telecomunicações, Automação e Segurança e Material Rodante aplicados ao setor Metroferroviário.

MISSÃO

Contribuir para a evolução do setor de transportes através da prestação de serviços de excelência para seus clientes.

PRODUTOS

Estudos de Viabilidade, Elaboração e Análise de Projetos, Gerenciamento e Supervisão de Obras.

diretoria@polux.com.br
+55 (11) 3877-5166
www.polux.com.br



DIRETORIA

Jaime Rotstein
Presidente

Fabio Bergman
Diretor

Luiz Antonio Moreira Sant'Anna
Diretor

Homero Valle de Menezes Côrtes
Vice Presidente

José Antonio Mazzoco
Diretor

HISTÓRICO

Fundada em 1954, a Sondotécnica é hoje uma das maiores empresas brasileiras de consultoria de engenharia, tendo executado mais de 3.500 contratos para diversos clientes, no Brasil e no exterior, notadamente nos setores de irrigação, recursos hídricos, saneamento, energia e transporte.

Realizaram-se trabalhos em quase todos os estados brasileiros e nos países: Peru, Argentina, República Dominicana, Panamá, Bolívia, Paraguai, Uruguai, Colômbia, El Salvador, Guatemala, Haiti, Nigéria e Angola.

MISSÃO

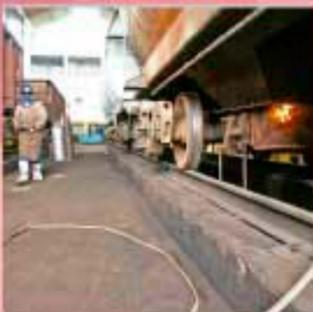
Trabalhar na melhoria contínua de seus serviços para aumentar a satisfação de seus clientes.

PRODUTOS

Estudos, projetos, fiscalização e gerenciamento na área de engenharia e correlatas.

sondosp@sondotecnica.com.br
+55 (11) 3054-6030
www.sondotecnica.com.br





HISTÓRICO

A Trail Infraestrutura, de capital totalmente nacional, foi criada em 2012 a partir da segregação da área de engenharia do Grupo Tejofran. Com um vasto acervo em setores como engenharia civil, saneamento e metroferroviário, se expandiu com atividades nos estados de São Paulo, no Centro Oeste e no Nordeste do país, com a construção e manutenção de ferrovias e linhas de transporte de passageiros, recuperação e manutenção de vagões e carros de passageiros, linhas aéreas, pátios e estações.

MISSÃO

Utilizar sua experiência na Engenharia Nacional em projetos de infraestrutura em prol do desenvolvimento do país.

achiarotti@trailinfraestrutura.com.br
+55 (11) 3352-0200
www.trailinfraestrutura.com.br



DIRETORIA

Maurício Vizeu de Castro
Sócio Diretor

Fernanda A. Moguinho
Sócia Diretora

Yolanda Toshie Tanikawa
Sócia

HISTÓRICO

A VIZCA nasceu da iniciativa de alguns profissionais que haviam realizado diversos trabalhos de desenvolvimento e racionalização de processos de gestão em uma grande empresa do setor da construção civil. Vislumbrando a oportunidade de poder oferecer ao mercado uma Gestão de Projetos profissional, moderna e orientada a resultados, decidiram transformar um grupo de trabalho em uma empresa.

MISSÃO

Contribuir para o alcance dos objetivos de nossos clientes e a geração de benefícios para a sociedade.

PRODUTOS

Gerenciamento, Supervisão e Fiscalização de empreendimentos; Consultoria especializada em Gestão.

vizca@vizca.com.br
+55 (11) 3926-0969
www.vizca.com.br





COLABORAÇÃO

PR – Presidência da CPTM
OO – Diretoria de Operação e Manutenção
DF – Diretoria Administrativa e Financeira
DE – Diretoria de Engenharia e Obras
DP – Diretoria de Planejamento e Projetos
GRM – Gerência de Marketing de Relacionamento
GRH – Gerência de Desenvolvimento Organizacional e Recursos Humanos
SENAI - Centro de Formação Profissional Engenheiro James C. Stewart
Diretor da Escola do SENAI/CPTM

CRÉDITO DAS IMAGENS

Arquivo CPTM
Aberto Maria da Silveira
Dani Queiroz
Felipe Marcolini
Jair Pires
João Musa
Marco Antonio Sá
Renato Rodrigues Oliveira
Vinícius Benevides Pimenta

REFERÊNCIAS

REFSA Histórico. Disponível em <http://www.refsa.gov.br/>. Acesso em 28 de agosto de 2017.

CPTM. Expresso Turístico. Disponível em <https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/ExpressoTuristico/Pages/Expresso-Turistico.aspx>. Acesso em 03 de agosto de 2017.

CPTM. Ciclista Cidadão. Disponível em <https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/bicicletas-CPTM/Pages/Ciclista-Cidadao.aspx>. Acesso em 03 de agosto de 2017.

CPTM. Ciclovia Rio Pinheiros. Disponível em <https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/bicicletas-CPTM/Pages/Ciclovia-Rio-Pinheiros.aspx>. Acesso em 03 de agosto de 2017.

CPTM. Acessibilidade. Disponível em <https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/acessibilidade.aspx>. Acesso em 11 de agosto de 2017.

CPTM. CPTM lança programa de visitas monitoradas às obras da Linha 13-Jade. Disponível em <http://www.cptm.sp.gov.br/noticias/Pages/CPTM-lanca-programa-de-visitas-monitoradas-as-obras-da-Linha-13-Jade.aspx>. Acesso em 11 de agosto de 2017.

CPTM. Nossa História. Disponível em <http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/Nossa-Historia.aspx>. Acesso em 11 de setembro de 2017.

Portal do Governo do Estado de São Paulo. Expresso Turístico da CPTM entra no ritmo do Carnaval. Disponível em <http://www.saopaulo.sp.gov.br/sportivas/cptm-entra-no-ritmo-do-carnaval/>. Acesso em 04 de agosto de 2017.

SDUZA. Boaziz. Os melhores aeroportos do Brasil na opinião dos passageiros. Disponível em <http://exame.abril.com.br/brasil/os-melhores-aerportos-do-brasil-na-opiniao-dos-passageiros/>. Acesso em 30 de agosto de 2017.

Abilfer. Uma História de Desafios e Inovações. BB Editora, São Paulo, 2017.



EXPEDIENTE

BB EDITORA
Rua Barão do Triunfo, 88 - 14º Andar
CEP: 04602-000 - São Paulo - SP
(11) 5054-7757

FILIAL RECIFE
Rua João Eugênio de Lima, 143 - Sala 01
CEP: 51030-360 - Recife - PE
(81) 3327-3297

FILIAL CURITIBA
Rua Francisco Rocha, 198 - Batel
CEP: 80420-130 - Curitiba - PR
(41) 4063-9529

FILIAL ESPÍRITO SANTO
20th Floor Edifício Work Center Office
Rua José Alexandre Buaiz, 300
Enseada do Suá
CEP: 29050-545 - Vitória - ES
(27) 3375-8747

Edição
88 Editores

Diretor-Geral
Baroni Neto

Diretores de Criação
Rafael Sanchez
Marcelo Souza

Diretora Comercial
Renata Hernandes

Gerentes Comerciais - SP
Adriana Ribeiro
Ana Carolina Guilherme
Elaine Islama
Jéssica dos Santos
Sara Aquino

Gerente Financeiro
Antonio Alonso

Criativos
Nívio Gaspar
Sula Valentim
Vanessa Ferreira

Coordenadores de Conteúdo
Andréa Mota
Rafael Silvestre

Editores
Abraão de Oliveira
Larissa Oliveira
Marcos Vinícius

Assistentes Administrativos
Gleice Pedrino
Jessica Martins

www.bbeditora.com.br
facebook.com/bbeditora

