

No início do ano de 2000 a empresa iniciou além do processo de aquisição de novos trens, a modernização e reforma das estações existentes. Esse projeto teve a finalidade de ampliar sua capacidade de transporte para melhor atender à população. Além da modernização, foram construídas novas estações e outras estão sendo implantadas em novos segmentos e novos serviços a serem oferecidos pela CPTM.

Os nomes das estações são, primeiramente, ferramentas essenciais de informação que permitem aos usuários orientarem-se facilmente graças à identificação de pontos de início, final ou de integração de viagens. São elementos indispensáveis na utilização da rede e na programação de um deslocamento. Elas fazem parte do patrimônio urbano, marcam os bairros, as cidades, acompanham sua história. Ao se nomear uma estação acaba-se por contribuir na formação e na consolidação da origem histórica urbana.

A complexidade da malha formada pelos diversos meios de transporte em São Paulo, além da duplicidade de nomes de equipamentos urbano, por vezes confunde e dificulta a movimentação do usuário. É no curso de um movimento deste teor, envolvendo simultaneamente a transformação e o reconhecimento (ou geração de novo conhecimento) de um segmento urbano de Grande São Paulo, que se insere um estudo toponímico¹ para denominação das estações ferroviárias da CPTM.

¹ “Toponímia é o estudo dos nomes de lugares. A Toponímia se encarrega do estudo do nome de lugares, levando em consideração a influência e a importância da origem e do processo de evolução que causa das devidas alterações. Tais estudos são intimamente ligados às pesquisas históricas, antropológicas e geográficas. O termo é oriundo da Grécia e significa, literalmente, nome de um lugar. Mas a Toponímia vai além do estudo de lugares como cidades, vilas, municípios, países ou províncias. Há subdivisões que se encarregam do estudo dos nomes de cursos d’água, o que é chamado de hidrônimos; estudos específicos sobre nome de lagos, chamados de limnônimos; estudo do nome de mares e oceanos, os talassônimos; estudos de relevo, que são os orônimos; e os estudos acerca das divisões administrativas e de estradas, o que constitui os corônimos.”

<http://www.infoescola.com/linguistica/toponimia/>

DIAGNÓSTICO

METODOLOGIA PARA ESCOLHA DA NOMENCLATURA

Os nomes das estações são construídos em função de condições históricas, culturais, econômicas de formação do bairro, e preferencialmente precisam dar ênfase à facilidade de orientação e condição geral de movimentação da população. Assim sendo, primeiramente realiza-se um estudo toponímico para que com o nome escolhido seja possível:

- Permitir uma rápida identificação do local da estação;
- Entender sua situação no contexto da linha;
- Perceber a relação com a história da cidade e do bairro;
- Pronunciá-lo e memorizá-lo com facilidade.

Tanto para novas estações como para a alteração de nomenclatura de estação já existente, não é aconselhável uma denominação que ocasione confusão pela semelhança com outros equipamentos urbanos existentes. É imperativo atentar também para a existência de municípios, bairros, avenidas, igrejas e outros equipamentos com o mesmo nome e que não pertençam à mesma região.

O estudo toponímico considera principalmente:

- A região em que a estação está localizada no aspecto de sua formação urbana e seu contexto na rede de transporte metropolitana.
- Os aspectos histórico-culturais, econômicos de formação dos bairros de interesse.
- Os elementos fortes e marcantes nos processos de formação de bairros servidos pelo sistema, logradouros públicos e edifícios de maior destaque, que tenham significado

para a população.

Com base no estudo toponímico, são escolhidas pelo menos três alternativas de identificação para a estação estudada, através de documentos, mapas de localização, fotografias antigas e atuais que permitam e facilitem uma consulta junto aos usuários e, principalmente, apresentem claro significado para a população.

Posteriormente a indicação dos nomes propostos é realizada uma pesquisa de opinião junto à população da área de influência da estação em estudo, a fim de apoiar a determinação sobre o nome mais adequado a ser dado para a estação consolidando a relação da sociedade com seu espaço físico, trazendo segurança quanto ao deslocamento dos usuários.

A pesquisa de opinião consiste num levantamento quantitativo, por amostragem, com uso de questionário estruturado aplicado junto aos moradores e transeuntes do entorno da estação, estipulado em um raio de 600m (seiscentos metros) e, quando já existir a estação, é aplicado também nas plataformas com os usuários com os seguintes desígnios:

- Indicação de um nome, ou novo nome, para a estação através de menção espontânea para conhecer como nomeiam diretamente a estação de sua localidade;
- Opção por uma das alternativas de identificação da estação estudada através de menção estimulada para identificar qual a denominação mais representativa.

A pesquisa tem como objetivo validar um nome para a estação considerando-se tanto a preferência declarada como a estimulada.

Tabulada a pesquisa e sugerida a melhor nomenclatura para a estação, é elaborado um Relatório Técnico, o qual é encaminhado para a Diretoria Colegiada a fim de aprovar a nomenclatura proposta e assim poder realizar sua identificação para localização da população.

IMPLANTAÇÃO DA NOMENCLATURA DA ESTAÇÃO

A comunicação visual é um meio de comunicação que se utiliza de elementos visuais, podendo ser letras, números, fotografias, pictogramas, desenhos, gráfico entre outros. É toda transmissão e recepção de uma mensagem por meio exclusivo da visão. Nas estações da CPTM, a comunicação visual é um dos principais elementos, já que tem a função de informar o usuário tudo o que diz respeito à estação, ou seja, origem, destino, locais onde há transferências, integrações, entre outras.

A comunicação precisa ser de fácil entendimento para não confundir ou induzir o usuário ao erro. As placas também precisam estar em locais de fácil visualização e no eixo de deslocamento dos passageiros.

A CPTM tem procedimentos quanto a implantação da comunicação visual em suas dependências através de manuais que incluem padrões de materiais, acabamentos, cores e instalações dos painéis de acordo com a característica do local, inclusive das estações.

Este trabalho não considerará o custo para a implantação da nomenclatura em novas estações visto que ele está incluído no projeto executivo da própria estação. Para as já existentes, objeto de estudo deste trabalho, observou-se que o custo da alteração depende da função da estação. Assim sendo, as estações foram agrupadas em quatro características:

CARACTERÍSTICA DA ESTAÇÃO	Observação
Transferência Interna – a alteração da nomenclatura interfere na informação em mais de uma linha da CPTM.	Quando o usuário se desloca exclusivamente entre as linhas da CPTM, a saber: Estações Francisco Morato, Palmeira-Barra Funda, Luz, Itapevi, Osasco, Pres. Altino, Brás, Tatuapé, Guaianases e Calmon Viana.

Transferência Externa Gratuita – a alteração da nomenclatura interfere diretamente na informação tanto da CPTM como no Metrô e pode interferir na Via Quatro.	Quando o usuário se desloca entre as linhas da CPTM e as do Metrô ou Via Quatro, a saber: Estações Palmeiras-Barra Funda, Luz, Brás, Tatuapé, Corinthians-Itaquera, Tamanduateí, Pinheiros e Santo Amaro.
Terminal – a alteração da nomenclatura interfere na informação de destino da linha.	São as estações nos extremos das linhas, a saber: Estações Jundiaí, Francisco Morato, Luz, Júlio Prestes, Itapevi, Amador Bueno, Osasco, Grajaú, Rio Grande da Serra, Brás, Guaianases, Estudantes e Calmon Viana.
Intermediária – a alteração da nomenclatura interfere apenas na informação da própria estação.	Todas as demais estações.

O grupamento das estações foi feito com a finalidade de se obter um custo médio/grupo. Apesar de uma estação poder pertencer a mais de um grupo, seu custo exclusivo poderá ser obtido através de um sistema de planilhas na linguagem Excel com o intuito de apurar o custo de materiais para alteração de comunicação visual do nome da estação, onde estão quantificados todos os componentes da estação que deverão ser alterados devido a mudança de sua nomenclatura.

O custo de mão-de-obra e de instalação não são considerados, pois a troca dos elementos das estações geralmente é realizada com funcionários da área de manutenção da CPTM.

LEVANTAMENTO DE ITENS QUE IDENTIFICAM A DENOMINAÇÃO DAS ESTAÇÕES

A nomenclatura das estações é exibida aos usuários tanto nas áreas externas e internas das estações como dentro dos trens, e os elementos utilizados para essa comunicação visual são os totens, placas aéreas ou de parede e os mapas nas estações e nos trens.

Os elementos que contém a nomenclatura da estação são:

1. ÁREA EXTERNA DA ESTAÇÃO

TOTEM

O totem é um equipamento que geralmente fica nos acessos principais. É utilizado para identificar as estações da CPTM, de forma que o usuário localize as referidas paradas. Possui, em média, entre 4m e 5m de altura e são fixados no piso.

Atualmente a CPTM possui dois modelos distintos de totem, sendo que o mais antigo, gradativamente, será substituído pelo modelo atual e mais novo. Para fins de identificação, o modelo antigo será denominado como “Tipo 1” – Figura 1 e o modelo mais novo como “Tipo 2” – Figura 2.



Figura 1 - Totem tipo 1



Figura 2 - Totem tipo 2

PLACA TESTEIRA

A placa testeira – Figura 3, está localizada na entrada do prédio da estação. Sua estrutura identifica a estação a distância e possui diferentes tamanhos. Para efeito de custo, considerou-se o valor para placa com 3m de comprimento, metragem essa a da maioria das placas testeiras. Em algumas estações, quando não há local adequado ou a distância prejudique sua visibilidade, a placa testeira pode chegar a 8m de comprimento.



Figura 3 - Placa testeira

2. ÁREA INTERNA DA ESTAÇÃO

PÓRTICOS

Os pórticos estão localizados na área interna da estação, geralmente na plataforma. Seu formato é o de uma placa elevada, presa nas duas pontas por barras fixadas no chão. Os pórticos contêm o nome da estação e pode ou não ter mais alguma informação. Há vários modelos de pórticos. O que os difere é a quantidade de módulos, isto é, o tamanho e quantidade de informações existentes neles. Por exemplo, um pórtico simples – Figura 4, com apenas um módulo, possui apenas o nome da estação em uma única placa presa nas duas

barras, sendo que essa placa mede aproximadamente 1,25m x 0,35m. Já o pórtico duplo, ou pórtico com dois módulos – Figura 5, além da placa com o nome da estação, possui dois módulos logo abaixo do nome da estação e podem conter informações adicionais ou mesmo algum tipo de propaganda. E isso também é válido para os pórticos com três – Figura 6, quatro e cinco módulos.



Figura 4 - Pórtico simples



Figura 5 - Pórtico com 2 módulos

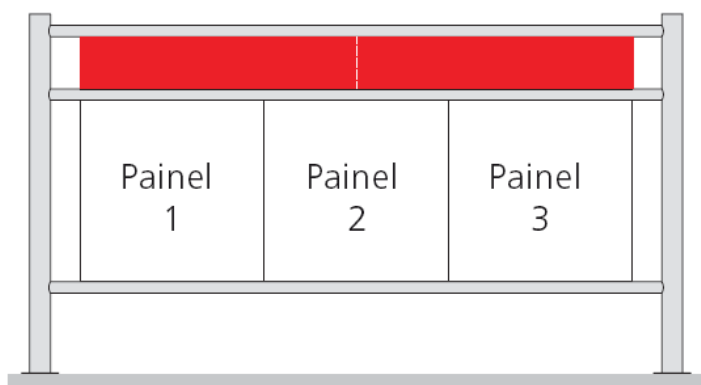


Figura 6 - Pórtico com 3 módulos

PLACAS AÉREAS

Essas placas se encontram em todos os locais possíveis e visíveis dentro das estações. Possuem tamanho mínimo de 1,25m de comprimento e, via de regra, 0,35m de altura. Podem ter seu comprimento variando em múltiplos de 1,25m e, em algumas estações as placas podem ter mais de 3,00m.

A fixação de placas aéreas depende de seu tamanho e do local onde serão instaladas.

Placas com 1,25m de comprimento – Figura 7, podem ser fixadas lateralmente em um poste

de metal, coluna de concreto ou, com fixação superior presas no teto da estação. Placas com 2,50m de comprimento – Figura 8, possuem fixação superior e, via de regra, são colocadas em estação de médio porte.

Placas com comprimento superior a 2,50m - Figura 9, possuem fixação superior e estão dispostas paralela ou transversalmente nas plataformas. São colocadas em estações de grande porte, com grande movimento de passageiros, desde que haja espaço físico suficiente para sua colocação. Geralmente as placas aéreas contém o nome da estação.



Figura 7 – Modelos de placas aéreas de 1,25m de largura.



Figura 8 - Placa aérea com 2,50m de largura



Figura 9 - Placas aéreas com mais de 3,00m de comprimento

PLACAS DE PAREDE ou ADESIVOS

As placas de parede ou os adesivos estão localizadas nas paredes na área interna nas estações.

Os adesivos – Figura 10, possuem tamanho de 1,10m x 0,50m e são colados diretamente nas paredes das estações.



Figura 10 – Adesivos – 1,10m x 0,50m

Já as placas de parede possuem tamanhos de 1,25m x 0,35m – Figura 11, e de 2,50m X 0,35m

- Figura 12, podem ser fixadas diretamente na parede ou através de suportes.



Figura 11 - Placas de parede 1,25m x 0,35m



Figura 12 - Placas de parede 2,50m x 0,35m

As placas de parede são instaladas em locais estreitos, geralmente nas plataformas, entre o prédio da estação e o limite de embarque antes da faixa amarela de segurança.

PLACA COM O NOME DA ESTAÇÃO DESTINO

As placas com o nome da estação destino ficam posicionadas ao longo da plataforma indicando o sentido de embarque, ou seja, as estações nas pontas da linha, tanto no sentido do centro da cidade de São Paulo como em seu sentido oposto.

É importante lembrar que todas as estações de linhas da CPTM possuem essas placas indicando o nome das estações iniciais e finais. Caso ocorra a alteração do nome de alguma estação inicial ou terminal, todas as paradas intermediárias deverão ter essas placas trocadas. A quantidade de placas a serem alteradas será maior ainda se a alteração ocorrer nas estações terminais das linhas com extensão, ou seja, linhas 7, 8 e 11, (Linha 7: Luz – Francisco Morato – Jundiaí, Linha 8: Júlio Prestes – Itapevi – Amador Bueno e Linha 11: Luz – Guaianases – Estudantes).

Geralmente essas placas – Figura 13, possuem 1,25m x 0,35m e podem ser aéreas ou de parede. Em alguns casos serão adesivos diretamente na parede – Figura 14.



Figura 13 - Placa com o nome de origem/destino



Figura 14 - Adesivo

MAPAS

Além das placas de comunicação visual, as estações possuem mapas com informações da rede de transporte público, instalados geralmente nos pórticos, que têm como função orientar os passageiros sobre os deslocamentos ao longo da referida linha da CPTM, nas transferências para outras linhas da CPTM ou empresas coligadas e, em pontos de interesse no entorno da estação.

Na CPTM há cinco modelos de mapas:

- Dois modelos de mapa, “Mapa do Transporte Metropolitano” - Figura 15, e o “Mapa da Região Metropolitana” – Figura 16, apresentam o sistema de transporte público na Região Metropolitana de São Paulo - RMSP através da integração com os sistemas operados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, Via Quatro e o Corredor Metropolitano do ABD, fiscalizado pela Empresa Metropolitana de Transporte Urbano – EMTU. O Mapa da Região Metropolitana mostra a rede de transporte da RMSP em escala real de distância.



Figura 15 - Mapa do Transporte Metropolitano

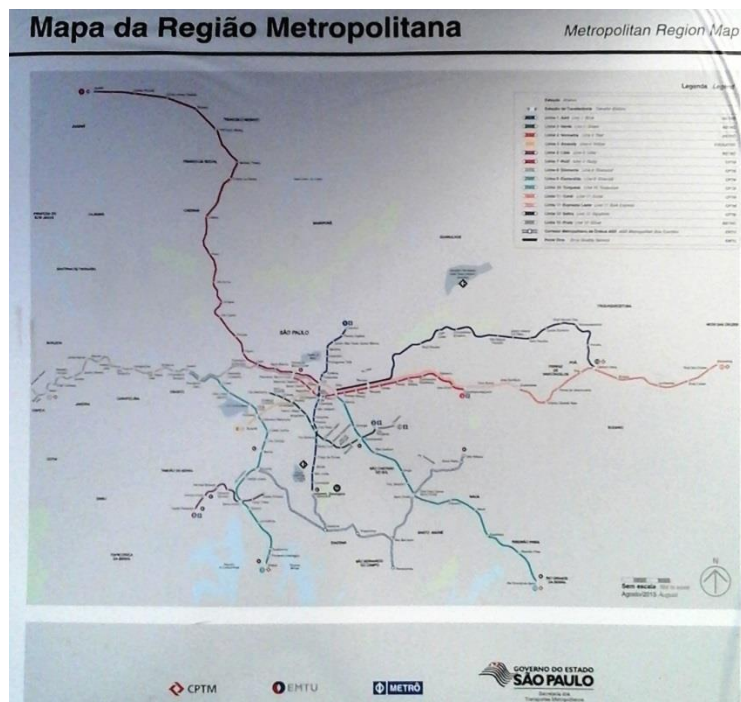


Figura 16 - Mapa da Região Metropolitana

- Outros dois modelos, denominados “Mapa de Linha” – figuras 17 e 18, indicam sequencialmente todas as estações que compõem a linha, informando também a direção do embarque, todas as integrações possíveis com outras linhas metroferroviárias e, modais de transporte público de passageiros. Um desses modelos é confeccionado para pessoas com deficiência visual (Figura 18).



Figura 17- Mapa da linha



Figura 18- Mapa da linha acessível

- Um modelo de mapa, exclusivo em cada estação, denominado “Mapa dos Arredores” – Figura 19, com indicação das ruas e avenidas no entorno da estação e os principais pontos de interesse num raio aproximado de 1000m.

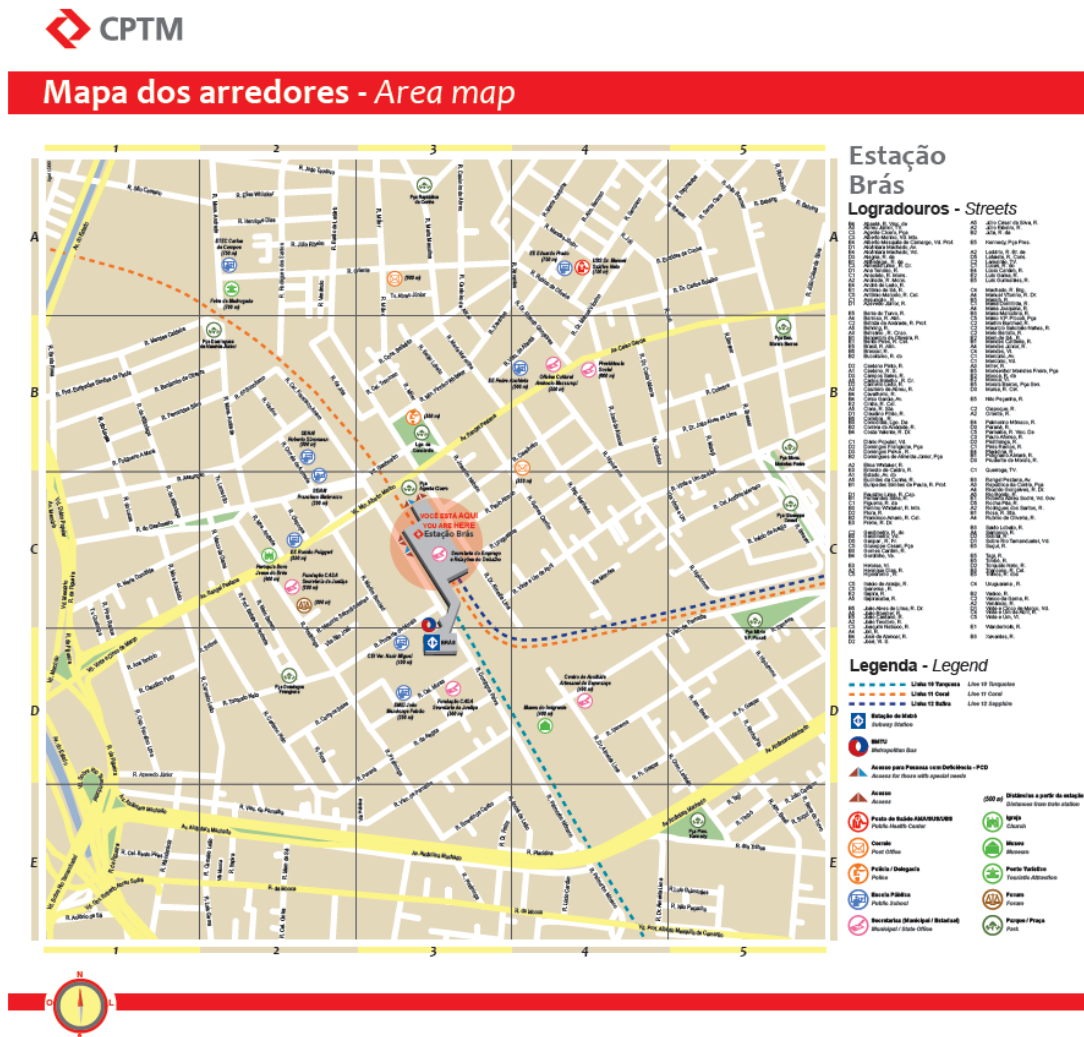


Figura 19 -Mapa dos arredores

3. COMUNICAÇÃO VISUAL DENTRO DOS TRENS

Além da comunicação visual existente nas estações da CPTM, dentro dos trens também são encontrados mapas com informações da rede de transporte público e das linhas da CPTM, para orientar os passageiros sobre os deslocamentos ao longo da referida linha da CPTM, nas transferências para outras linhas da CPTM ou empresas coligadas.

- O “Mapa do Transporte Metropolitano” – Figura 20, presente dentro dos trens, possui as mesmas informações que os das estações, exceto pelo tamanho.

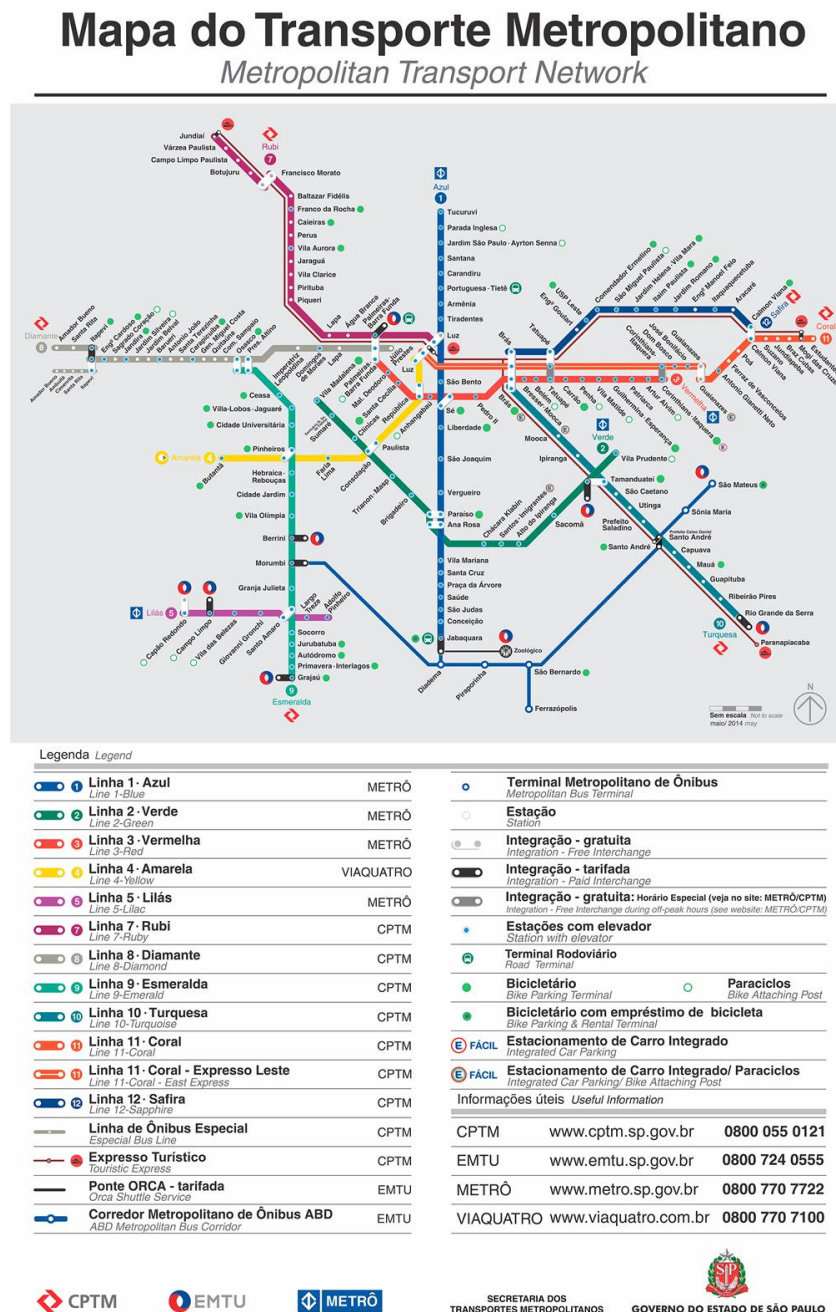


Figura 20 -Mapa do Transporte Metropolitano (dentro dos trens)

- O “Mapa de Linha” – Figura 21, também chamado de “Mapa de Sanca” é colocado acima das portas dos trens. Assim como os existentes nas estações, ele informa sequencialmente todas as estações que compõem a linha, a direção do embarque,

todas as integrações possíveis com outras linhas metroferroviárias e, modais de transporte público de passageiros.

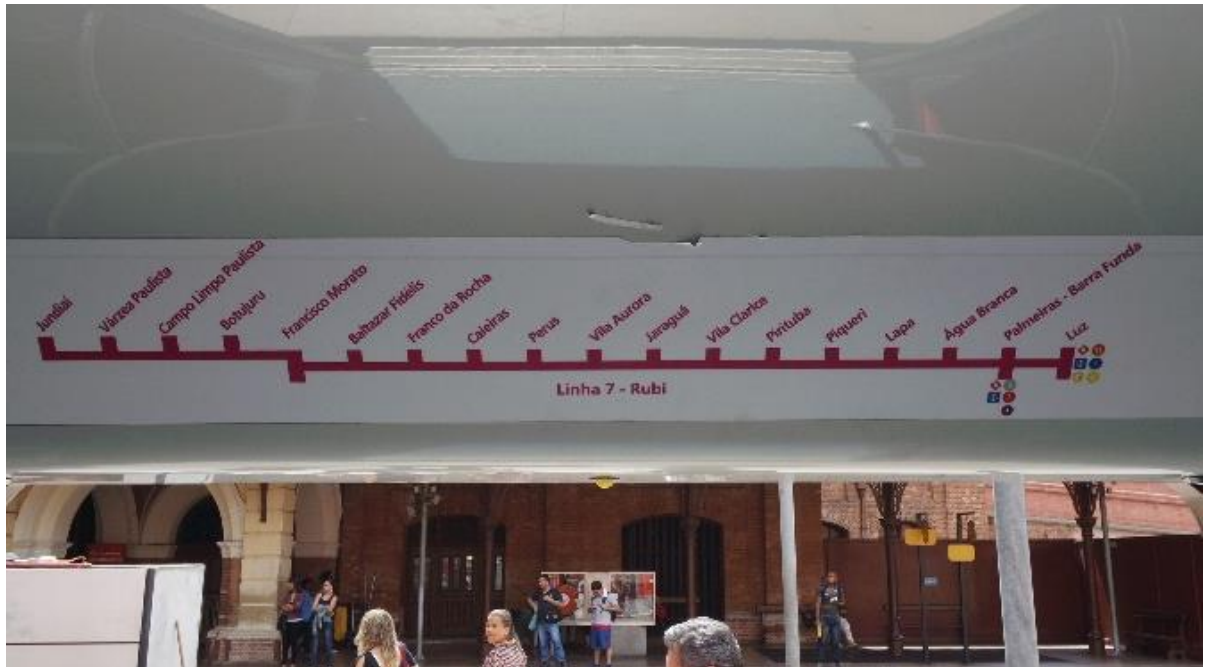


Figura 21 - Mapa da linha na sanca do trem

4. LEVANTAMENTO DA QUANTIDADE DE ITENS NAS ESTAÇÕES DA CPTM

Todas as estações da CPTM foram vistoriadas com a finalidade de quantificar os itens que estivessem diretamente relacionados com a nomenclatura da estação em referência e das respectivas estações destino.

Para evitar qualquer falha na catalogação dos itens, foi elaborado um Manual de Referência com imagens e descrição de cada elemento a ser cadastrado e quantificado. Os itens foram agrupados por localização, tipo de estrutura e finalidade. As placas de identificação foram subdivididas por tamanho, tipo de fixação e posicionamento fazendo com que a contagem fosse mais simples, direta e sem erros.

Todas as informações colhidas nas vistorias foram anotadas em planilhas conforme demonstrado na Tabela 1 para cadastramento.

COMUNICAÇÃO VISUAL NA ESTAÇÃO _____

ÁREA EXTERNA DA ESTAÇÃO	Quant.
Totem tipo 1	
Totem tipo 2	
Placa comunicação visual com nome da estação - testeira	

ÁREA INTERNA DA ESTAÇÃO	
Pórtico com 1 módulo	
Pórtico com 2 módulos	
Pórtico com 3 módulos	
Pórtico com 4 módulos	
Pórtico com 5 módulos	

Placa aérea 125cm x 35cm	
Placa aérea 250cm x 35cm	
Placa aérea 307cm x 35cm	

Placa de parede 110cm x 50cm	
Placa de parede 125cm x 35cm	
Placa de parede 250cm x 35cm	
Placa de parede 307cm x 35cm	

Placa com nome da estação Destino	
-----------------------------------	--

Mapa dos arredores	
Mapa do transporte metropolitano	
Mapa Região Metropolitana com a rede de transporte	
Mapa de linha	

Tabela 1 – Quantidade de Itens envolvendo a Nomenclatura da Estação.

5. LEVANTAMENTO DA FROTA DE TRENS DA CPTM

Assim como nas estações, dentro dos carros² dos trens da CPTM existe comunicação visual,

² Carro: é cada um dos “vagões” que compõem uma composição (trem). Usa-se o termo vagão para trens que transportam carga e “carro” para os trens de passageiros. Alguns trens operam com uma quantidade de carros diferentes, tanto por estratégias operacionais, quanto por questões tecnológicas e ano de fabricação.

conforme descrito anteriormente. Atualmente³ a CPTM conta com dezesseis séries⁴ de trens, que são formadas por quatro, seis ou oito carros, de acordo com o ano de sua fabricação e a tecnologia.

Para cálculo de custo dos itens envolvidos nos trens da CPTM, foi considerado apenas a Frota Operacional⁵. Atualmente, existem 1.352 (um mil, trezentos e cinquenta e dois) carros operacionais distribuídos nas dezesseis séries que operam nas seis linhas da empresa conforme informado a seguir:

Quantidade de carros por série / Linha ou trecho										Total de carros / Série
Série	Linha 7	Linha 7 (extensão)	Linha 8	Linha 8 (extensão)	Linha 9	Linha 10	Linha 11	Linha 11 (extensão)	Linha 12	
1100	48									54
1400	8								12	20
1600		8								8
1700	76									80
2000							112			120
2070									44	40
2100						132				144
3000	16									32
4400								72		78
5400				24						24
5550									8	8
7000	40				160		16		88	320
7500					64					64
8000			288							288
9000							64			72
Total na Linha	188	8	288	24	224	132	192	72	152	1352

Tabela 2 – Quantidade de carros por série de trem que operam nas linhas da CPTM

³ Informação obtida em relatórios internos da área operacional da CPTM – maio/2016.

⁴ Série: é a separação, por meio de agrupamento e numeração, de um modelo de trem fabricado por empresas, podendo ser diferentes ou não, e com características eletrônicas, tecnológicas e visuais diferentes. Soma-se a isso, a configuração interna dos referidos trens.

⁵ Frota operacional: é o conjunto de trens com total condição de circulação e engloba a frota disponível por parte da manutenção, mais a frota paralisada para a realização de pequenos reparos ou manutenção preventiva e corretiva. Geralmente o prazo para liberação de um trem é de, no máximo, sete dias.

ANÁLISE DOS RESULTADOS

1. ESTUDO TOPONÍMICO DA ESTAÇÕES DE TRENS DA CPTM

O estudo toponímico é a primeira etapa para propor um nome para uma estação já existente ou para a implantação do nome de uma nova estação. Tem a finalidade de facilitar a escolha para poder melhor identificar a região em que a estação está ou será instalada.

A CPTM contratou, através de licitação, uma empresa que executa todas as etapas do estudo toponímico ao custo unitário de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) – base novembro/2015.

2. QUANTIFICAÇÃO DE ITENS QUE IDENTIFICAM A DENOMINAÇÃO DAS ESTAÇÕES

Após a vistoria nas estações da CPTM, todos os itens foram quantificados em classificações pré-definidas gerando, por tipo de equipamento, nas estações os números conforme demonstrado abaixo:

TOTAL DE ITENS DE COMUNICAÇÃO VISUAL NAS ESTAÇÕES DA CPTM

ÁREA EXTERNA DA ESTAÇÃO	250
ÁREA INTERNA DA ESTAÇÃO	5.373
Pórticos	232
Placas aéreas e de parede	1.175
Placa com nome da estação Destino	2.789
Mapas	1.177

Tabela 3 – Total de Itens envolvidos na Nomenclatura da Estação

Quanto a quantidade de Mapas do Transporte Metropolitano e de Mapas de Sanca dentro dos trens da CPTM, ela está diretamente relacionada à frota operacional e, atualmente tem a seguinte magnitude:

TOTAL DE ITENS DE COMUNICAÇÃO VISUAL NOS TRENS DA CPTM

MAPAS DENTRO DOS TRENS	16.224
Mapa do transporte metropolitano nos trens	5.408
Mapa de linha (sanca)	10.816

Tabela 4 – Total de Itens envolvidos na Nomenclatura dos Trens

3. CUSTO DA ALTERAÇÃO DE NOMENCLATURA

Com base no levantamento da quantidade de itens relacionados com a denominação, pode-se calcular os custos envolvidos com a alteração nominal de cada estação da CPTM. Neste trabalho não será informado o custo por estação, mas o valor de uma estação de cada grupo de acordo com a classificação proposta das estações (vide página 05 deste trabalho – sob o título “IMPLANTAÇÃO DA NOMENCLATURA DA ESTAÇÃO”).

Os custos apurados referem-se apenas ao valor dos adesivos que serão colados com a nomenclatura da estação. Caso seja necessário a troca do item, esse valor será maior e não está incluído. Cabe ressaltar que, como já informado, a mão-de-obra para a instalação é realizada pelos funcionários da área de manutenção da CPTM.

Os valores informados nas Tabelas 5 a 8, têm como base o mês de novembro de 2015.

ESTAÇÕES COM TRANSFERÊNCIA INTERNA (Ex. Estação Guaianases)

Estudo Toponímico	R\$ 40.000,00
Área Externa da Estação (apenas adesivos)	R\$ 2.761,84
Área Interna da Estação (apenas adesivos)	R\$ 257.871,75
Trens que operam na Linha 11	R\$ 374.884,64
CUSTO EXCLUSIVO DA CPTM	R\$ 675.518,23

Tabela 5 – Custo na Estação de Transferência Interna Guaianases

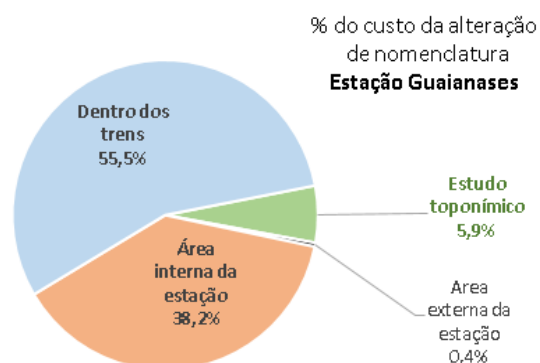


Gráfico 1 – Estação Guaianases

ESTAÇÕES COM TRANSFERÊNCIA EXTERNA (Ex. Estação Brás)

Estudo Toponímico	R\$ 40.000,00
Área Externa da Estação (apenas adesivos)	R\$ 2.761,84
Área Interna da Estação (apenas adesivos)	R\$ 269.045,92
Trens que operam nas Linhas 10, 11 e 12	R\$ 479.046,88
CUSTO EXCLUSIVO DA CPTM	R\$ 790.854,64

Tabela 6 – Custo na Estação de Transferência Externa Brás

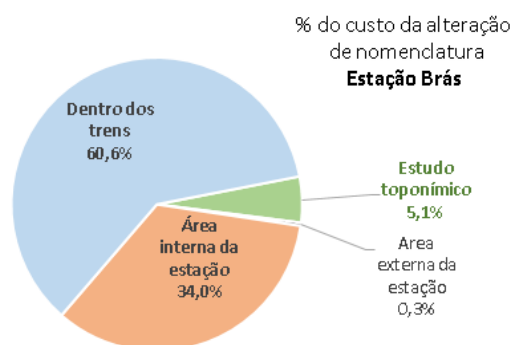


Gráfico 2 – Estação Brás

ESTAÇÕES TERMINAIS (Ex; Estação Osasco)

Estudo Toponímico	R\$ 40.000,00
Área Externa da Estação (apenas adesivos)	R\$ 2.024,56
Área Interna da Estação (apenas adesivos)	R\$ 256.989,09
Trens que operam nas Linhas 8 e 9	R\$ 458.357,12
CUSTO EXCLUSIVO DA CPTM	R\$ 757.370,77

Tabela 7 – Custo na Estação de Terminal Osasco

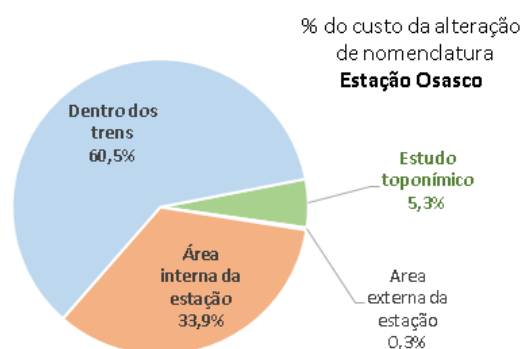


Gráfico 3 – Estação Osasco

ESTAÇÕES INTERMEDIÁRIAS (Ex; Estação Franco da Rocha)

Estudo Toponímico	R\$ 40.000,00
Área Externa da Estação (apenas adesivos)	R\$ 7.420,96
Área Interna da Estação (apenas adesivos)	R\$ 226.099,33
Trens que operam na Linha 7	R\$ 346.347,04
CUSTO EXCLUSIVO DA CPTM	R\$ 619.867,33

Tabela 8 – Custo na Estação de Intermediária Franco da Rocha

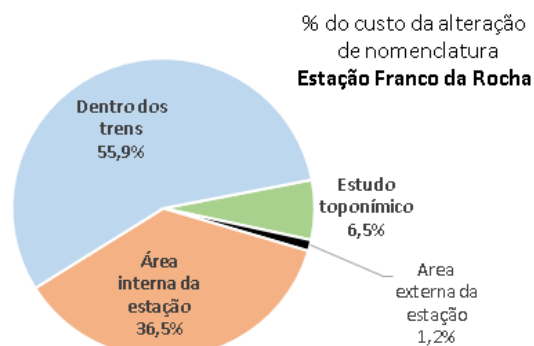


Gráfico 4 – Estação Franco da Rocha

CONCLUSÃO

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM foi criada em 28 de maio de 1992, através da Lei nº 7.861, com a finalidade de assumir o sistema de trens das antigas ferrovias CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos e da FEPASA – Ferrovia Paulista S/A,. A operação efetiva desse transporte iniciou-se em abril de 1994 para as atuais Linhas 7-Rubi, 10-Turquesa, 11-Coral e 12-Safira, e em 1996 para as Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda. Com essa estrutura a CPTM se consolidou como uma grande empresa no âmbito do transporte de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo. Dentro desse contexto, além do legado econômico, humano e patrimonial, recebeu também a herança cultural: a denominação das estações das ferrovias de origem, nomes esses que foram sedimentados geográfica e historicamente e, por isso, servem como orientação para a população que precisa se deslocar na região atendida.

É importante dizer que atrás dos nomes das estações, principalmente as mais antigas, escondem-se pessoas ou grupos que as “batizaram”, pois, esses nomes já foram consolidados com o tempo e, portanto, dão muita segurança no posicionamento geográfico para a população e algumas vezes até mesmo dando nome ao local em que as estações estão instaladas.

Quando da necessidade de se propor a alteração de nomenclatura de uma estação, é imprescindível que a proposta tenha como base um estudo toponímico e histórico da localidade na qual ela está situada, considerando-se o nome do lugar nos seus aspectos físicos, humanos e culturais e que, após esse estudo, haja confirmação dessa alteração através de pesquisas junto à população, pois uma nova identidade de uma estação (caso seja aceita essa alteração pela comunidade) depois de sua consagração histórica e cultural, além de confundir

as pessoas que já se acostumaram com o nome tradicional, gera um alto custo, tanto de material como de mão-de-obra não só para a CPTM. Dependendo da estação que terá alteração de nomenclatura, por exemplo, em uma estação terminal, todas as placas das outras estações intermediárias deverão ser alteradas. Convém ressaltar que, qualquer que seja a característica da estação, os mapas do sistema de transporte público da região metropolitana de São Paulo, não apenas os existentes dentro da CPTM, precisarão ser alterados, acarretando um custo ainda maior.

Outro ponto importante na alteração do nome de uma estação terminal é que o painel de informação de destino de todos os trens que operam na linha TAMBÉM precisará ser alterado. Essa alteração não pode ser realizada dentro da área de manutenção da CPTM, somente pelo fabricante do próprio painel eletrônico e não foi possível obter esse custo.

A alteração do nome de uma estação além de onerar diretamente a CPTM, também influencia nos custos de outras operadoras que fazem referência àquela parada, como por exemplo, Metrô, ViaQuatro, EMTU, as empresas gestoras do transporte coletivo municipal que identificam o entorno das estações através de placas, e o comércio dos arredores que se utiliza desse nome como ponto de referência.

Assim, antes de qualquer alteração deve-se considerar todas as consequências descritas neste trabalho para que, quando na necessidade de mudança, seja feita apenas para melhorar a identificação junto à população, ou seja, que a nomenclatura de uma estação seja sempre de fácil identificação e memorização, tanto para quem mora nos arredores, quanto para aqueles que se utilizam do equipamento esporadicamente e precisam de sua referência para seu deslocamento.

BIBLIOGRAFIA

- Toponímia - estudo dos nomes de lugares - em:
<<http://www.infoescola.com/linguistica/toponimia/>> acesso em 20 de junho de 2016
- SÃO PAULO – SP. Lei nº 7.861, de 28 de maio de 1992. Que autoriza o Poder Executivo a constituir a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, e dá outras providências.
- ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL - em:
<<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>> acesso em 28 de junho de 2016.
- A TOPONÍMIA COMO CONSTRUÇÃO HISTÓRICO-CULTURAL: o exemplo dos municípios do estado do Ceará - em:
<http://www.academia.edu/647642/A_TOPONÍMIA_COMO_CONSTRUÇÃO_HISTÓRICO-CULTURAL_o_exemplo_dos_municípios_do_estado_do_Ceará> acesso em 28 de junho de 2016.
- CPTM – Governo do Estado de São Paulo - em:
<<http://www.cptm.sp.gov.br/Pages/Home.aspx>> acesso em 29 de junho de 2016.
- Relatório – Situação da Frota de Trens Unidades –referência: maio de 2016.