

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE ENGENHARIA CIVIL, ARQUITETURA E URBANISMO**

**AS PRAÇAS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS
METROPOLITANAS DE SÃO PAULO:
TRAÇADO, FORMA E FUNÇÃO**

CÁSSIA REGINA DIAS RIBEIRO

**CAMPINAS
2008**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE ENGENHARIA CIVIL, ARQUITETURA E URBANISMO**

CÁSSIA REGINA DIAS RIBEIRO

**AS PRAÇAS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS
METROPOLITANAS DE SÃO PAULO:
TRAÇADO, FORMA E FUNÇÃO**

Dissertação apresentada ao corpo docente da FEC – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da UNICAMP como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre na área de concentração de Arquitetura e Construção.

Orientador: Edison Fávero

**CAMPINAS
2008**

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DA ÁREA DE ENGENHARIA E ARQUITETURA - BAE - UNICAMP

R354p Ribeiro, Cássia Regina Dias
 As praças das estações ferroviárias metropolitanas de
São Paulo: traçado, forma e função / Cássia Regina Dias
Ribeiro.--Campinas, SP: [s.n.], 2009.

Orientador: Edison Fávero
Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de
Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e
Urbanismo.

1. Praças. 2. Ferrovias - Estações. 3. Espaços
públicos. 4. Arquitetura paisagística. 5. Paisagismo. I.
Fávero, Edison. II. Universidade Estadual de Campinas.
Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e
Urbanismo. III. Título.

Titulo em Inglês: The metropolitan's railroad stations squares of São Paulo: design, shape and performance

Palavras-chave em Inglês: Squares, Railroad stations, Public free spaces,
Landscaping

Área de concentração: Arquitetura e Construção

Titulação: Mestre em Engenharia Civil

Banca examinadora: Evandro Ziggiati Monteiro, Vladimir Bartalini

Data da defesa: 10/02/2009

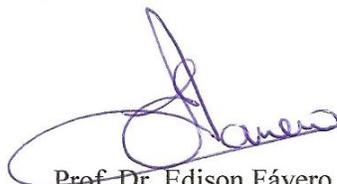
Programa de Pós-Graduação: Engenharia Civil

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE ENGENHARIA CIVIL, ARQUITETURA E
URBANISMO**

**AS PRAÇAS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS
METROPOLITANAS DE SÃO PAULO: TRAÇADO, FORMA E
FUNÇÃO**

Cássia Regina Dias Ribeiro

Dissertação de Mestrado aprovada pela Banca Examinadora, constituída por:



**Prof. Dr. Edison Fávero
Presidente e Orientador – Fec/Unicamp**



**Prof. Dr. Evandro Zigiatti Monteiro
Fec/Unicamp**



**Prof. Dr. Vladimir Bartalini
Fau/USP**

Campinas, 10 de fevereiro de 2009

DEDICATÓRIA

à meus pais, meu marido Eduardo e
minha filha Maria Eduarda, com meu eterno amor.
Obrigada por todo amor, incentivo e compreensão
em todas as etapas desta jornada.

AGRADECIMENTOS

Ao escrever esta dissertação, percebi a importância do diálogo, da constante troca de idéias com amigos e profissionais de diversas áreas. Durante todo o processo, muitas pessoas disponibilizaram informações e materiais, contribuindo de maneira efetiva e viabilizando a conclusão deste estudo. A elas, seguem meus sinceros agradecimentos.

Ao meu orientador, professor Edison Fávero, pela generosidade em compartilhar seu conhecimento, contribuindo com sábias e precisas ponderações. Agradeço o acolhimento, o incentivo, as leituras e as discussões metodológicas. Suas observações foram preciosas e possibilitaram ampliar o meu olhar no desenvolvimento da pesquisa.

Aos professores Lauro Luiz Francisco Filho e Vladimir Bartalini, que contribuíram com críticas e sugestões importantes para a finalização do trabalho, e aos funcionários da secretaria da pós-graduação da FEC e da biblioteca central, pela dedicação e orientação nas questões burocráticas.

Aos escritórios Valente, Valente, Arquitetos, Núcleo de Arquitetura e Rosa Grená Kliass, que gentilmente contribuíram com informações e empréstimos de materiais. À Claudia Perrotta, pela leitura atenta e pela correção ortográfica.

Aos funcionários das prefeituras de Osasco, Ferraz de Vasconcelos e Itaquaquecetuba, pela disponibilização de materiais e arquivos eletrônicos, e à CPTM, particularmente à Cláudia e ao Mateo, pela doação de material e arquivos digitais. À amiga Neila, da Companhia do Metrô de São Paulo, responsável pelo empréstimo de materiais e pelos contatos realizados com a CPTM.

Aos colegas da Uninove, agradeço pelo apoio, pelas dicas e sugestões. Em especial à Débora Sanches, pelas discussões metodológicas e empréstimo de materiais, e à Silvia Vitale, pelo suporte cartográfico.

Aos alunos que contribuíram direta e indiretamente, sobretudo pelo suporte fotográfico, pelo auxílio nos levantamentos de campo e pelos desenhos. Meus agradecimentos especiais à Ana Paula, Sheila e Patrícia.

Aos amigos, sempre presentes, em especial ao Serginho, pelas constantes idas e vindas a Campinas. À querida amiga Rosana, o meu obrigado especial. Sou grata pelo apoio e incentivo nas horas mais difíceis desta trajetória, pelo carinho e dedicação à Duda, pelas diversas sugestões e pela infinita paciência em compartilhar anseios, dúvidas e certezas desse percurso. À querida amiga Helena, que contribuiu de maneira fundamental com longas e profundas discussões, meu agradecimento especial. Sou grata pela constante trocas de idéias, pela leitura atenta, pelas diversas críticas, pelas horas de correção ortográfica, enfim, por também compartilhar este sonho.

À Annamaria Cavallari (*in memoriam*), grande amiga e conselheira, que infelizmente não pôde acompanhar a finalização desta conquista. Agradeço pelo incentivo constante, mesmo quando esta dissertação ainda era apenas um sonho.

À minha família, sempre presente, agradeço o carinho por compartilhar os momentos importantes desta realização, especialmente aos meus pais, José e Zina, a minha sogra Isabel e aos meus irmãos, Cleber e Fábio, que contribuíram com idéias, críticas e correções.

À minha filha Maria Eduarda, pela minha ausência em tantos momentos, mas principalmente por sempre me receber com seu sorriso e carinho, me fortalecendo nos momentos mais difíceis.

Eduardo, qualquer agradecimento não seria capaz de expressar a importância de sua presença em todo o percurso. Obrigada pelo incentivo e apoio, pelas leituras e críticas, pelo auxílio nos levantamentos de campo, pela infinita paciência com minha ausência e pelo carinho e cuidado com a Duda nestes momentos. Seu amor, carinho e dedicação foram fundamentais para a realização desta conquista.

RESUMO

RIBEIRO, Cássia Regina Dias. **AS PRAÇAS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS METROPOLITANAS DE SÃO PAULO: TRAÇADO, FORMA E FUNÇÃO**. Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, 2008. Dissertação de Mestrado.

Esta pesquisa teve como objetivo aprofundar a reflexão e a discussão sobre as diversas formas de inserção na cidade de praças associadas às estações de trens metropolitanos, gerenciadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), e sua importância como elemento de re-qualificação urbana. Atualmente, o setor ferroviário em operação é constituído por seis Linhas, com 84 estações, das quais 24 possuem praças. A partir da criação de uma matriz composta por dados obtidos em visitas preliminares, foram então selecionados oito casos - Osasco, Franco da Rocha, Ferraz de Vasconcelos, Júlio Prestes, Ribeirão Pires, Lapa, José Bonifácio e Engenheiro Manoel Feio. A avaliação funcional das praças foi realizada por meio de levantamentos de campo sistemáticos, observação dos aspectos comportamentais e eventuais entrevistas com usuários. Nessa avaliação foram considerados os seguintes fatores: contexto em que se situa a praça, incluindo tecido urbano e entorno físico imediato; análise morfológica, com a identificação dos principais elementos de estruturação do espaço e a observação dos usos e usuários. Assim, por meio da identificação dos elementos que compõem o desenho dessas praças, bem como da verificação de seus aspectos funcionais, foi possível conhecer suas condições atuais, tanto no âmbito físico quanto social, e identificar quais os elementos essenciais em termos de configuração espacial. Concluiu-se que as estações ferroviárias sempre denotarão uma identidade diferenciada às praças a elas associadas, fato este que deverá ser considerado em futuros projetos de áreas livres públicas dessa natureza.

Palavras-chave: Praças, Ferrovias - Estações, Espaços públicos, Arquitetura paisagística, Paisagismo.

ABSTRACT

The objective of this research is to deepen the reflection and the discussion on the diverse forms of insertion in the city of squares associates to metropolitans trains stations, managed for the Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), and its importance as element of urban requalification. Currently, the railroad sector in operation is constituted by six Lines, with 84 stations, of which 24 have squares. For this study, eight cases were selected - Osasco, Franco da Rocha, Ferraz de Vasconcelos, Júlio Prestes, Ribeirão Pires, Lapa, José Bonifácio and Engenheiro Manoel Feio - from the creation of a database composed for the data gotten in the preliminary field researches. The functional evaluation was accomplished through systematic surveys of the squares, observation of the behavior aspects and eventual interviews with users. In this evaluation the following factors were considered: context where the square is located, including the urban mesh and the environment; morphologic analysis, with the identification of the main elements of the space structure and observation of the uses and users. Thus, by means of the identification of the elements that composes the drawing of these squares, as well as the verification of its functional aspects, was possible to know its current conditions, both in social and physical aspects, and to identify the most important elements in the space configuration. It was concluded that the railroad stations will always denote a distinguish identity to the squares associates to them, and this fact will have to be considered in future projects of public free areas.

Word-keys: Squares, Railroad stations, Public free spaces, Landscaping.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
CAPÍTULO I – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	07
1 - A EVOLUÇÃO DAS PRAÇAS: DAS CIDADES CLÁSSICAS AS CIDADES CONTEMPORÂNEAS	07
1.1. As praças nas cidades antigas: a ágora e o fórum romano	09
1.1.1. A Agora	10
1.1.2. O Fórum	13
1.2. Praças Medievais	15
1.3. Renascimento, Barroco e as <i>Piazzas</i> Italianas	17
1.4. <i>Place Royale</i> Francesa	24
1.5. A Configuração da Praça a partir do século XIX	25
1.5.1. A Era Industrial e os Novos Planos Urbanísticos	25
1.5.2. A Praça Contemporânea – Conceitos	28
1.5.3. As Praças no Brasil	30
2 – A FERROVIA E A URBANIZAÇÃO DE SÃO PAULO	33
CAPÍTULO II – MATERIAIS E MÉTODOS	41
1- ESTAÇÕES DA CPTM – PLANO DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO	41
2 - PRIMEIRA ETAPA:	
Levantamento de Campo Preliminar e Seleção das Estações	44
3- SEGUNDA ETAPA – DESENVOLVIMENTO DA MATRIZ	49
4- ANÁLISE DAS PRAÇAS PRÉ-SELECIONADAS	55

CAPÍTULO III – ANÁLISE E RESULTADOS	97
1- ANÁLISE DAS PRAÇAS SELECIONADAS	97
2- AVALIAÇÕES SOBRE AS PRAÇAS ANALISADAS	215
CONSIDERAÇÕES FINAIS	223
BIBLIOGRAFIA CITADA	227
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	232

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Esquema das Linhas Ferroviárias Metropolitanas de São Paulo	02
Figura 2 – Perspectiva da Àgora de Assos	11
Figura 3 – Planta da Àgora de Assos	11
Figura 4 – Àgora de Atenas, século V a.C.	12
Figura 5 – Àgora de Mileto	13
Figura 6 – Fórum de Pompéia	14
Figura 7 – Planta da Piazza Del Duomo	16
Figura 8 – Foto da Piazza Del Duomo	16
Figura 9 – Vista Geral da Piazza di Santíssima Annunziata, em Florença	19
Figura 10 – Planta da Piazza Ducale, em Vigevano	20
Figura 11 – Vista aérea da Piazza Ducale, em Vigevano	20
Figura 12 – Planta e perspectiva da Piazza do Capitólio após projeto de Michelangelo	21
Figura 13 – Planta e Perspectiva da Piazza del Popolo	22
Figura 14 – Planta e Vista geral da Piazza de São Pedro	23
Figura 15 – Vista geral da Piazza Navona	23
Figura 16 – Vista geral da Place dês Vosges	25
Figura 17 – Mapa do Transporte Metropolitano de São Paulo	42
Figura 18 – Mapa da Região Metropolitana de São Paulo	48
Figura 19 – Gráfico analisando o critério de conexão com outro tipo de transporte	53
Figura 20 – Gráfico analisando a porcentagem de praças conectadas diretamente com a estação	54
Figura 21 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio	56
Figura 22 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio	56
Figura 23 – Praça em frente à estação Engenheiro Manoel Feio	57
Figura 24 – Feira livre na Praça da Estação Engenheiro Manoel Feio	57
Figura 25 – Vista aérea da Estação Ferraz de Vasconcelos	58
Figura 26 – Vista aérea da Estação Ferraz de Vasconcelos	59

Figura 27 – Foto da Praça da Bíblia	59
Figura 28 – Foto da Praça da Independência	60
Figura 29 – Vista aérea da Estação Franco da Rocha	61
Figura 30 – Acesso à Estação Franco da Rocha	61
Figura 31 – Calçadão em frente à Estação Franco da Rocha	62
Figura 32 – Vista aérea da Estação José Bonifácio	63
Figura 33 – Vista aérea da Estação José Bonifácio	63
Figura 34 – Praça da Estação José Bonifácio	64
Figura 35 – Vista aérea da Praça da Estação Júlio Prestes	65
Figura 36 – Vista aérea da Praça da Estação Júlio Prestes	65
Figura 37 – Praça Júlio Prestes conectada diretamente com a Estação	66
Figura 38 – Vista aérea da Estação Ribeirão Pires	67
Figura 39 – Praça da Estação de Ribeirão Pires	67
Figura 40 – Vista aérea da Estação de Osasco	68
Figura 41 – Vista aérea da Estação de Osasco	68
Figura 42 – Praça da Estação de Osasco	69
Figura 43 – Rua do Comércio em frente à Praça da Estação de Osasco	69
Figura 44 – Vista aérea da Estação da Lapa	70
Figura 45 – Praça da Estação da Lapa	70
Figura 46 – Vista aérea da Estação Barra Funda	71
Figura 47 – Comércio instalado na praça da Estação Barra Funda	72
Figura 48 – Vista aérea da Estação do Brás	72
Figura 49 – Vista aérea da Estação do Brás	73
Figura 50 – Espaço Livre em frente à Estação do Brás	73
Figura 51 – Vista aérea da Estação Mauá	74
Figura 52 – Calçadão em frente à Estação Mauá	75
Figura 53 – Praça com bancos e mesas próxima à Estação Mauá	75
Figura 54 – Vista aérea da Estação de Jandira	76
Figura 55 – Praça da Estação de Jandira	77
Figura 56 – Vista aérea da Estação de Mogi das Cruzes	78
Figura 57 – Fachada da estação de Mogi em 02/01/2005	78

Figura 58 – Praça da Estação Mogi das Cruzes	79
Figura 59 – Vista aérea da Estação de Perus	79
Figura 60 – Praça da Estação de Perus	80
Figura 61 – Coreto da Praça da Estação de Perus	80
Figura 62 – Equipamentos da Praça da Estação de Perus	81
Figura 63 – Vista aérea da Estação de Rio Grande da Serra	82
Figura 64 – Vista aérea da Estação de Rio Grande da Serra	82
Figura 65 – Pista de skate da Praça de Rio Grande da Serra	83
Figura 66 – Equipamentos da Praça de Rio Grande da Serra	83
Figura 67 – Vista aérea da Estação Caieiras	85
Figura 68 – Vista aérea da Estação Caieiras	85
Figura 69 – Área verde em frente à Estação Caieiras	86
Figura 70 – Área verde em frente à Estação Caieiras	86
Figura 71 – Vista aérea da Estação Sagrado Coração	87
Figura 72 – Praça da Estação Sagrado Coração	87
Figura 73 – Vista aérea da Estação Baltazar Fidélis	88
Figura 74 – Vista aérea da Estação Baltazar Fidélis	89
Figura 75 – Praça da Estação Baltazar Fidélis	89
Figura 76 – Vista aérea da Estação Jundiapéba	90
Figura 77 – Praça da Estação Jundiapéba	90
Figura 78 – Vista aérea da Estação Jurubatuba	92
Figura 79 – Praça Camafeu em frente à Estação Jurubatuba	92
Figura 80 – Vista aérea da Estação Quitaúna	93
Figura 81 – Praça Antônio Raposo Tavares em frente à Estação Quitaúna	93
Figura 82 – Vista aérea da Estação Prefeito Saladino	95
Figura 83 – Praça da Estação Prefeito Saladino	95
Figura 84 – Foto aérea com a localização da Estação de Osasco	103
Figura 85 – Foto aérea com a localização da Estação de Osasco	105
Figura 86 – Primeira audição Pública da Corporação Musical Santo Antônio de Osasco, no Largo da Estação, em março de 1954	106
Figura 87 – Planta da Praça Antônio Menck	107

Figura 88 – Morfologia da Praça Antônio Menck	108
Figura 89 – Relação entre a Praça Antônio Menck e as ruas do entorno	110
Figura 90 – Paginação de piso do trecho da Praça Antônio Menck	111
Figura 91 – Planta da Praça Antônio Menck com as indicações das fotos	111
Figura 92 – Praça de Osasco - Grupos de idosos reunidos	112
Figura 93 – Calçadão da Rua Antônio Agu, em frente à estação	114
Figura 94 – Praça de Osasco - Bancos de concreto, com encosto	115
Figura 95 – Praça de Osasco - Trabalhadores descansam na hora do almoço	115
Figura 96 – Praça de Osasco - Horário do almoço, dia sem feira, movimento intenso na praça, a maioria dos bancos estão ocupados.	116
Figura 97 – A praça de Osasco é bem iluminada	117
Figura 98 – Foto aérea com a localização da Estação de Franco da Rocha	119
Figura 99 – Foto aérea com a localização da Estação de Franco da Rocha	121
Figura 100 – Planta da Estação de Franco da Rocha com a indicação das fotos	123
Figura 101 – Vista aérea da Rua Dona Amália Sestini antes de ser transformada em calçadão	123
Figura 102 – Vista da Rua Dona Amália Sestini antes de ser transformada em calçadão	124
Figura 103 – Vista da Praça Caieiras antes da intervenção	124
Figura 104 – Vista da Praça Dom Bosco antes da reformulação	125
Figura 105 – Vista geral do entorno	126
Figura 106 – O edifício da Igreja recuado do alinhamento	126
Figura 107 – Edifícios construídos no alinhamento do calçadão de Franco da Rocha	127
Figura 108 – Implantação da Praça Caieiras, Dom Bosco e Calçadão	127
Figura 109 – Planta da Praça Caieiras	128
Figura 110 – Praça Caieiras, vegetação recém-plantada	129
Figura 111 – Calçadão de Franco da Rocha - As bolas de concreto delimitam o espaço que é destinado ao trânsito de veículos quando necessário	130
Figura 112 – Planta da Praça Dom Bosco	131
Figura 113 – Franco da Rocha - Comércio fechado	132

Figura 114 – Franco da Rocha	133
Figura 115 – Pessoas reunidas conversando, fazendo compras ou circulando pelo calçadão	134
Figura 116 – Franco da Rocha - Público diversificado, pessoas circulando e jovens sentados no banco	134
Figura 117 – Foto aérea com a localização da Estação de Ferraz de Vasconcelos	137
Figura 118 – Foto aérea com a localização da Estação de Ferraz de Vasconcelos	139
Figura 119 – Planta da Praça da Independência e da Praça da Bíblia	142
Figura 120 – Planta da Praça da Independência e da Praça da Bíblia com a indicação das fotos	143
Figura 121 – Vista da Praça da Independência	144
Figura 122 – Vista da Praça da Independência com a Estação de trem ao fundo	145
Figura 123 – Vista da Praça da Bíblia	147
Figura 124 – Vista da Praça da Bíblia	148
Figura 125 – Vista da Praça da Independência aos sábados	149
Figura 126 – Vista da Praça da Bíblia aos sábados	150
Figura 127 – Foto aérea com a localização da Estação Júlio Prestes	153
Figura 128 – Foto aérea com a localização da Estação Júlio Prestes	155
Figura 129 – Mapa Sara Brasil	156
Figura 130 – Foto aérea com a identificação do entorno	158
Figura 131 – Croqui da concepção original para remodelação da Praça Júlio Prestes	159
Figura 132 – Planta da Praça Júlio Prestes implantada	159
Figura 133 – Planta da Praça Júlio Prestes com a indicação das fotos	161
Figura 134 – Júlio Prestes - O fluxo mais intenso de usuários segue em sentido contrário a praça	162
Figura 135 – Vista da Praça Júlio Prestes logo após a inauguração	165
Figura 136 – Vista da Praça Júlio Prestes logo após a inauguração	165
Figura 137 – Foto aérea com a localização da Estação de Ribeirão Pires	167

Figura 138 – Foto aérea com a localização da Estação de Ribeirão Pires	169
Figura 139 – Implantação da Estação de Ribeirão Pires	171
Figura 140 – Implantação da Estação de Ribeirão Pires com a indicação das fotos	173
Figura 141 – Ribeirão Pires -Circulação intensa pela manhã	173
Figura 142 – Bancos e muretas utilizadas no horário do almoço	174
Figura 143 – Calçadão da Rua do Comércio com a Praça da Estação ao fundo	175
Figura 144 – Foto aérea com a localização da Estação da Lapa	179
Figura 145 – Foto aérea com a localização da Estação da Lapa	181
Figura 146 – Implantação da Praça da Lapa	183
Figura 147 – Implantação da Estação da Lapa	184
Figura 148 – Planta da Praça Miguel Dell' Erba com a indicação das fotos	184
Figura 149 – Vista da área central de acesso às bilheterias e catracas	185
Figura 150 – Estação da Lapa no horário de pico da manhã	186
Figura 151 – Grupo de crianças aguardando ônibus escolar no espaço da praça	188
Figura 152 – Horário do almoço - a praça como local de pregação religiosa	188
Figura 153 – Foto aérea com a localização da Estação de José Bonifácio	193
Figura 154 – Foto aérea com a localização da Estação de José Bonifácio	195
Figura 155 – Planta da Estação de José Bonifácio com a indicação das fotos	196
Figura 156 – Avenida Nagib Farah Maluf com canteiro central, do lado direito à estação de trem	197
Figura 157 – Implantação da Estação José Bonifácio	198
Figura 158 – Avenida Nagib Farah Maluf no nível da estação	200
Figura 159 – Praça próxima ao conjunto habitacional. Ausência de áreas sombreadas	201
Figura 160 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio	205
Figura 161 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio	207
Figura 162 – Implantação da Estação Engenheiro Manoel Feio	209
Figura 163 – Implantação da Estação Engenheiro Manoel Feio com a indicação das fotos	211
Figura 164 – Feira livre instalada na Praça Juscelino Kubitscheck	211

Figura 165 – Praça Juscelino Kubitscheck

212

ANEXO

ANEXO I - FICHA UTILIZADA PARA LEVANTAMENTO PRELIMINAR DAS
PRAÇAS DAS ESTAÇÕES

237

INTRODUÇÃO

A implantação das ferrovias sempre esteve atrelada ao desenvolvimento urbano e à valorização das faixas ao longo do sistema ferroviário. Pelo fato de possuírem pontos de paradas definidos e fixos, as estações ferroviárias se constituem em verdadeiros pólos de aglomeração de pessoas e serviços, o que agrega a esses espaços um caráter de centralidade (Langenbuch, 1971).

No caso de São Paulo, o sistema ferroviário teve um papel fundamental na expansão da cidade; porém, a partir da década de 40, entrou em declínio com o crescimento do setor rodoviário, esvaziando o trajeto de longo percurso. Em contrapartida, o transporte de passageiros suburbanos tornou-se preponderante. As indústrias se deslocaram, e enormes vazios surgiram na malha urbana.

A crescente demanda pelo transporte de passageiros suburbanos reflete-se na situação atual do sistema ferroviário metropolitano gerenciado pela CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). Trata-se de um sistema constituído por seis Linhas, com 84 estações, sendo que nelas não se observa uma preocupação com o desenho urbano. A praça¹, por exemplo, aqui entendida como um elemento de transição, centralidade e possivelmente de re-qualificação urbana, existe apenas no entorno de 24 dessas estações ferroviárias.

Nesse contexto, observa-se que nas Linhas 7-Rubi e 10-Turquesa (antiga linha da São Paulo *Railway*) e na Linha 8-Diamante (antiga Estrada de Ferro Sorocabana) (Figura 1), que foram as primeiras do sistema ferroviário da cidade, a existência de praças associadas às estações é predominante. Em contrapartida, na linha 9-

¹ O termo praça é utilizado, muitas vezes, apenas para designar espaços remanescentes do sistema viário. Segundo Robba (2004, p. 25), “Existem ainda muitas imprecisões sobre a definição de alguns espaços remanescentes do sistema viário, que são chamados de praças mesmo não tendo o programa recreativo e de convivência que caracteriza a praça ou não sendo acessíveis devido ao tráfego intenso nas vias lindeiras”.

Esmeralda, uma das mais recentes, apenas Jurubatuba apresenta uma praça vinculada à estação.



Figura 1 – Esquema das Linhas Ferroviárias Metropolitanas de São Paulo.

FONTE: <http://www.cptm.sp.gov.br> . Data de acesso: 12/11/2008

Diante dessa constatação, alguns questionamentos surgem: a inserção dessas novas estações na malha urbana denota a preocupação com o desenho urbano? Qual o papel desempenhado pelas praças existentes? Elas exercem um papel de centralidade, catalisando pessoas e funções, podendo ser considerados espaços articuladores do desenho urbano? A relação com o contexto urbano interfere no desenho da praça e nas suas funções? Seria possível definir alguns padrões de praças a serem implantadas junto às estações de trem?

Unwin (1909, apud Bartalini, 1988, p. 28), já em 1909, faz recomendações específicas sobre as estações ferroviárias. “(...) na frente da estação deve haver um

espaço livre ou praça para dar dignidade à entrada principal da cidade e para proporcionar espaço ao fluxo que ela reúne, e no tratamento deste lugar o pedestre deve ser considerado (...).”.

Normalmente o lugar da estação não deve ser a praça central da cidade, mesmo onde a estação de trem fica próxima do verdadeiro centro da cidade, embora neste caso provavelmente a praça central não deva estar muito longe da estação e pode ser a ela conectada por amplas e importantes artérias ou avenidas (UNWIN, 1909, apud BARTALINI, 1988, p. 28).

Desde a década de 1990, diversas discussões urbanísticas surgem no âmbito da requalificação das orlas ferroviárias. Nesse sentido, Merten Nefs² apresenta o estudo de três intervenções na cidade de Berlim, inclusive com a proposta de um parque com Museu de Tecnologia.

As discussões urbanísticas, tanto no que diz respeito às orlas ferroviárias quanto às praças junto às estações de trem, denotam, pois, a importância desses espaços como elementos de estruturação e requalificação urbana.

Tendo então como objetivo contribuir com essa discussão, aprofundando a reflexão sobre as diversas formas de inserção na cidade de praças associadas às estações de trens metropolitanos, e sua importância como elemento de re-qualificação urbana, oito casos serviram de base para o presente estudo. A partir deles, foi possível conhecer as condições atuais desses espaços, tanto no âmbito físico quanto social, por meio da identificação dos elementos que compõem os desenhos das praças. Também foram aqui identificados os diversos usos e se havia peculiaridades independentes da ferrovia ou se possuíam relação direta com a dinâmica gerada pelo transporte de massa.

² Nefs, Merten. Re-qualificação de orlas ferroviárias – O caso de Berlim. **Parc**, Campinas número 01, Out. 2006. Disponível em <http://www.fec.unicamp.br/~parc> - acesso em: 19/09/2007.

Para abordar o tema, a dissertação foi organizada em duas partes. A primeira, composta pelo capítulo I, traz a fundamentação teórica, sendo o objetivo registrar os conceitos associados ao termo praça, por meio de um resgate histórico da evolução desta no decorrer do tempo e também da implantação das ferrovias e da urbanização de São Paulo.

A perspectiva histórica possibilitou identificar os momentos de transformação dos aspectos funcionais e formais do espaço da praça, com o intuito de estabelecer as relações de apropriação da sociedade nos diversos períodos, procurando ressaltar a praça como um elemento de articulação urbana. O aspecto simbólico também foi salientado, demonstrando a força que o espaço da praça desempenha no traçado das cidades e na formação da sociedade.

Em relação às ferrovias, o objetivo foi compreender de que forma a instalação do sistema ferroviário contribuiu com a evolução urbana de São Paulo e avaliar a importância das estações como espaços de centralidade, como pólos geradores dos aglomerados urbanos. Acredita-se que, através da trajetória histórica da implantação das estações, seja possível averiguar as alterações sofridas no decorrer do tempo e se estas se refletem diretamente no desenho e na apropriação desses espaços.

Nesse contexto, a estruturação do tema baseia-se principalmente nos seguintes autores: Langenbuch³, Azevedo, A.⁴ e Toledo⁵, os quais ressaltam o papel fundamental desempenhado pela ferrovia na urbanização de São Paulo. Segundo Langenbuch (1971, p. 334), “as ferrovias radiais a São Paulo constituíam os principais eixos de desenvolvimento urbano, funcionando as estações como os principais pólos”.

³ LANGENBUCH, Juergen Richard. **Estruturação da Grande São Paulo**. Rio de Janeiro, IBGE, 1971.

⁴ AZEVEDO, Aroldo de. **A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana / por um grupo de geógrafos sob a direção de Aroldo de Azevedo**. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1958.

⁵ TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século. São Paulo**. Livraria Duas Cidades, 1983.

A segunda parte, composta pelos capítulos II e III, descreve primeiramente a metodologia de pesquisa adotada no sentido de estabelecer parâmetros capazes de determinar um método de seleção, de acordo com os objetivos propostos.

O terceiro capítulo traz o estudo das oito praças próximas às seguintes estações de trem geridas pela CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos): Osasco, Franco da Rocha, Ferraz de Vasconcelos, Júlio Prestes, Ribeirão Pires, Lapa, José Bonifácio e Engenheiro Manoel Feio, sendo a intenção avaliar o contexto urbano em que as praças estão inseridas e, principalmente, gerar uma ampla análise das suas formas de uso e projeto.

I – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1- A EVOLUÇÃO DAS PRAÇAS: DAS CIDADES CLÁSSICAS AS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

Uma breve revisão histórica do papel desempenhado pelas praças nas diversas civilizações nos permite identificar as alterações na utilização e no desenho proposto, decorrentes dos momentos de transformação social e cultural das cidades. As análises funcionais e formais do período das cidades clássicas até a atualidade podem se tornar contribuições efetivas para o desenvolvimento de projetos contemporâneos desses logradouros públicos.

Segundo Caldeira (2007), como espaço coletivo, a praça está atrelada aos diversos momentos de transformação da cidade, sendo capaz de se adequar e se modificar em função dessas mudanças.

A praça representa uma espécie de espaço camaleônico, capaz de se modificar e se adaptar às transformações das cidades, possibilitando apropriações diversas. Essa peculiaridade fez com que a praça adquirisse, historicamente, uma diversidade de formas e funções, sem perder sua essência como espaço coletivo (CALDEIRA, 2007, p.14).

Ao analisar a evolução das praças no decorrer do tempo, segundo seus aspectos funcionais, Caldeira (1998, p.16) afirma: “as praças tiveram três momentos distintos de transformação: a praça enquanto espaço político, de comércio e espaço de lazer”.

Na Ágora e no Fórum Romano, a praça representou sobretudo o espaço das manifestações políticas da democracia Grega e do Império Romano. Na Idade Média e no Renascimento, este espaço se tornou o lócus do mercado, trazendo para as comunidades locais o desenvolvimento

urbano; as praças renascentistas também serviram como palco estético para monumentos e estátuas. E, finalmente, a praça como espaço de lazer, onde o *footing* e outras formas de manifestações cívicas passaram a ocorrer (CALDEIRA, 1998, p.16).

Em relação à forma, Zucker (1959) desenvolve um estudo aprofundado das morfologias das praças, considerando-as em sua totalidade tridimensional. Conclui que a forma independe da função ali exercida, pois uma determinada função, como por exemplo, uma praça de mercado, pode acontecer em espaços formais diversos, e as alterações socioeconômicas podem alterar as funções sem necessariamente alterar sua forma. O autor defende a existência de arquétipos tridimensionais de praças que se tornaram independentes, despojados da função original que motivou sua criação.

Os cinco arquétipos sustentados por Zucker (op. cit.) são:

- Praça fechada: constitui-se como um espaço completamente fechado pelas edificações lindeiras, apenas interrompido pelas ruas que lhe dão acesso. Nesta concepção a forma da planta apresenta-se como uma figura geométrica regular, e a relação espacial entre as dimensões horizontais e verticais é equilibrada. A continuidade e homogeneidade das construções conferem ao espaço um caráter estático.
- Praça dominada: é caracterizada por um elemento ou um grupo de elementos que direciona toda a estrutura do espaço. Esse elemento pode ser um edifício (uma igreja, um palácio, um teatro, uma estação...), um objeto, um eixo ou mesmo uma paisagem. Ao contrário da praça fechada, que apresenta um espaço estático, a praça dominada constitui-se em um espaço dinâmico em função da movimentação do usuário.
- Praça nuclear: a forma espacial é definida em função de um elemento central, um núcleo (um monumento, uma fonte, um obelisco...) que confere unidade ao

conjunto. Porém, o efeito visual é limitado e, conseqüentemente, as dimensões das praças nucleares são restritas.

- Praças agrupadas: compõem um grupo de praças que possuem sua própria individualidade; porém, a percepção do conjunto é garantida por meio de eixos ortogonais ou por um eixo comum. As praças não precisam necessariamente possuir formas e escalas similares.
- Praças amorfas: não apresentam uma forma definida, caracterizando-se normalmente por ausência de unidade e por relações espaciais desproporcionais.

Os estudos morfológicos realizados por Zucker (op. cit.) e as investigações sobre os diversos aspectos funcionais observados no decorrer do tempo são contribuições importantes para nortear a análise e o desenvolvimento do desenho das praças.

1.1 AS PRAÇAS NAS CIDADES ANTIGAS: A ÁGORA E O FÓRUM ROMANO

Nas cidades antigas, as praças principais eram uma necessidade vital de primeira grandeza, na medida em que ali tinha lugar uma grande parte da vida pública, que hoje ocupa espaços fechados em vez das praças abertas.

(SITTE, 1992, p.17)

1.1.1 A ÁGORA

A Ágora grega representava o berço da democracia, era o lugar dos encontros políticos e das assembléias legislativas, espaço para o exercício da cidadania, onde o convívio social predominava e as ações aconteciam. Segundo Guimarães (2004, p. 18), além de local público, a Ágora constituía “o coração vivo da cidade e o foco da atividade cívica. Era o cenário permanente da vida social, comercial, política, administrativa, legislativa, jurídica e religiosa da comunidade. O local servia também para representações teatrais, procissões religiosas, competições e exibições atléticas”.

No período arcaico grego, do final do século VIII ao início do século V a.C., a Ágora apresentava forma tão irregular quanto à arquitetura do centro da cidade. Não existia nenhum padrão estabelecido de forma, nenhuma preocupação com a simetria e com a monumentalidade axial; o que definia sua configuração eram as condições topográficas do local.

Em Assos, localizada em um local íngreme, a Ágora se configurava como um pátio aberto, circundado pelas *stoas*⁶ definindo um trapézio. A leste situava-se o *bouleuterion*, uma espécie de Câmara Legislativa, e a oeste, o Templo (Figuras 2 e 3).

⁶ “As *stoas* eram edifícios simples com colunatas cobertas servindo de proteção contra chuva e sol. Algumas possuíam salas para uma variedade de propósitos: lojas, santuários, registros públicos, escritórios de governo, depósitos, etc” (GUIMARÃES, 2004, p.20).

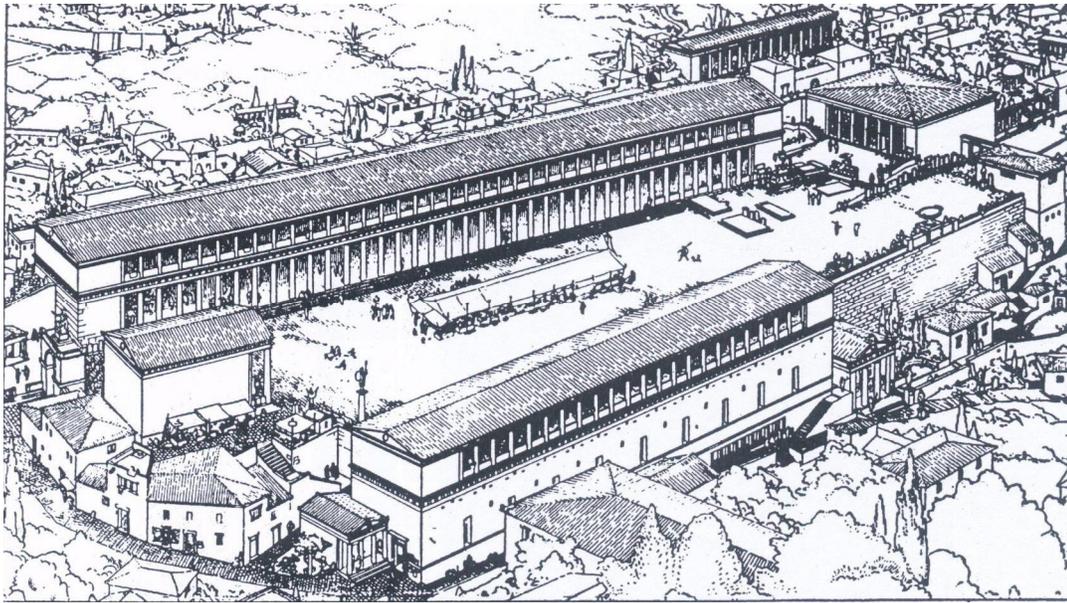


Figura 2 – Perspectiva da Àgora de Assos.
FONTE: Town and Square (ZUCKER, 1959)

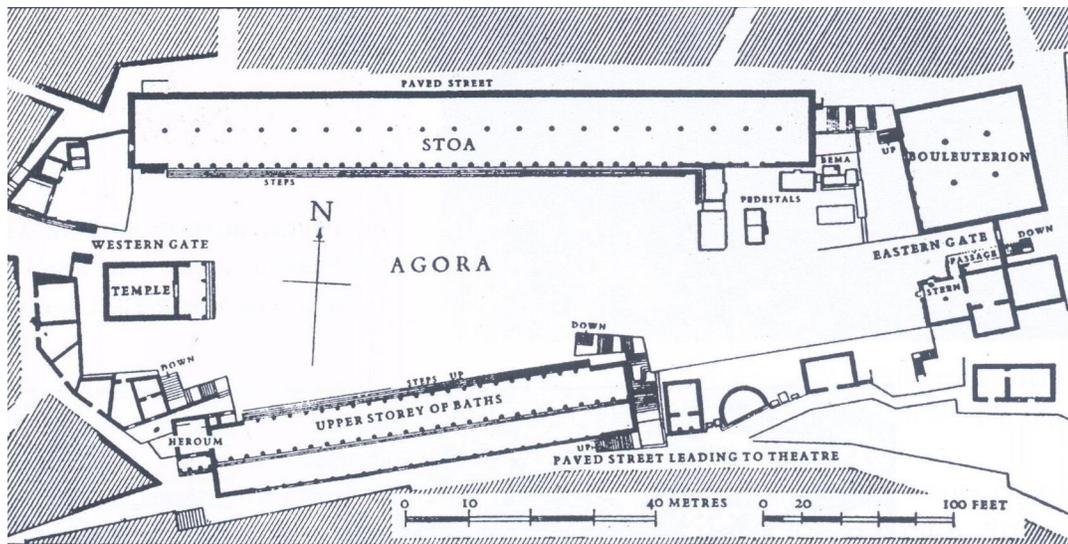


Figura 3 – Planta da Àgora de Assos.
FONTE: Town and Square (ZUCKER, 1959)

Em Atenas, as Ágoras dos séculos V e II a.C. apresentam formatos diferentes da Àgora de Assos. E a Via Panatéia, uma via regional de circulação que interligava os

locais sagrados (GUIMARÃES, 2004), fazia a articulação dos diversos elementos existentes ao redor da Ágora (Figura 4).

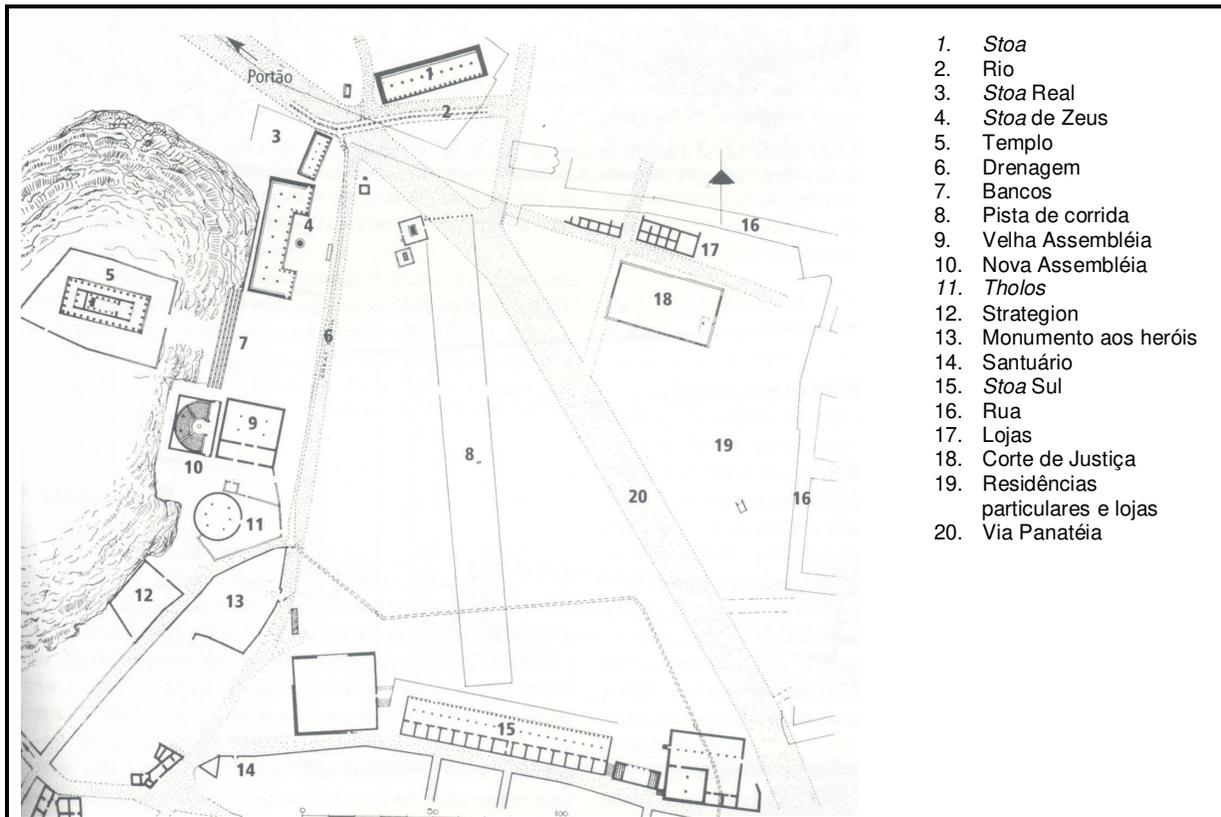


Figura 4 – Ágora de Atenas, século V a.C..

FONTE: Configuração Urbana (GUIMARÃES, 2004)

Zucker (1959) descreve a transformação das cidades gregas no período arcaico para o período de Hipódamos (planejador da cidade de Mileto) por volta do ano 500 D.C.. No período arcaico, as cidades gregas apresentavam um traçado irregular, enquanto na construção das cidades novas é proposto um traçado ortogonal. Essa mudança se reflete no desenho das Ágoras (Figura 5).

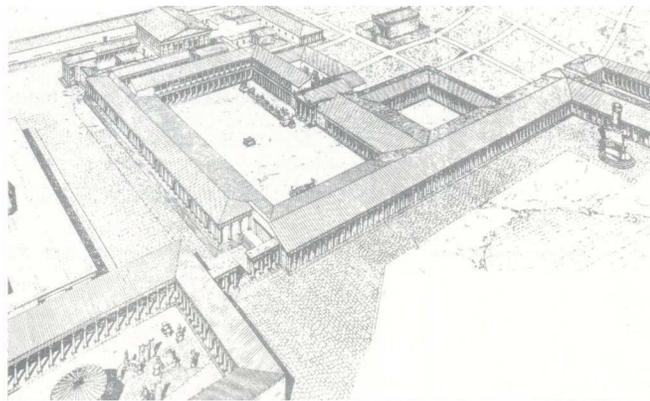


Figura 5 – Ágora de Mileto.

FONTE: Configuração Urbana (GUIMARÃES, 2004)

Diferente dos edifícios isolados encontrados nas Ágoras do período arcaico, nessa concepção os edifícios são organizados formando uma composição única, o que antecipa a forma das praças romanas, com os edifícios lindeiros definindo a configuração do espaço livre.

1.1.2. O Fórum

O Fórum romano também desempenhou um papel central na cidade, representando a área sagrada de Roma. Sua principal característica é a permanência do centro livre. Delimitado por edificações institucionais, comerciais e religiosas, predominavam as funções vinculadas ao sistema comercial legal e religioso do Estado.

Ao contrário da Ágora do período arcaico, que apresentava um desenho irregular, o ideal romano sempre foi a preservação dos eixos, a unidade espacial e a monumentalidade.

O “*Fórum Romanum*”, como as “*Ágoras*” das cidades gregas, passou por várias metamorfoses. Apesar de uma certa irregularidade no plano geral, foi inegável a preocupação com a simetria formal, a perpendicularidade

dos eixos simétricos, a monumentalidade dos edifícios e o fechamento do recinto do “*Fórum*” ao tráfego de passagem (GUIMARÃES, 2004, p. 33).

Um exemplo típico de Fórum romano, segundo Zucker (1959), é o Fórum de Pompéia (Figura 6). Os templos, o mercado, a basílica e outros edifícios foram separados da área livre do Fórum através de colunatas em dois andares, as quais também mantêm escondido o número reduzido de ruas que desembocam nesse espaço. O Fórum foi reservado apenas para representações públicas. Toda a organização transforma o espaço em uma praça completamente fechada, axial, dominada pelo Templo de Júpiter.

A Ágora e o Fórum constituíram-se, então, como os primeiros espaços livres com forte caráter simbólico.

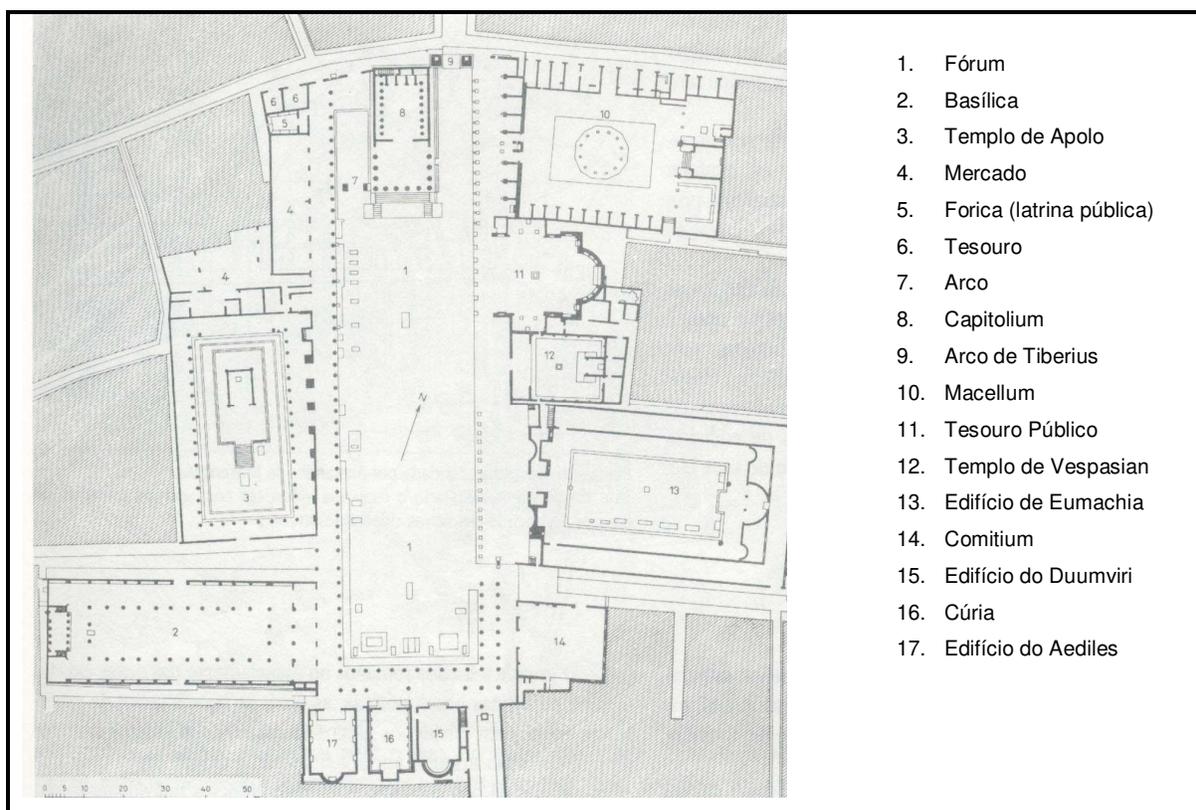


Figura 6 – Fórum de Pompéia.

FONTE: Configuração Urbana (GUIMARÃES, 2004)

1.2. PRAÇAS MEDIEVAIS

Na Idade Média e na Renascença, essas praças ricamente adornadas eram o orgulho e a alegria de toda cidade independente; aqui, concentrava-se o movimento, tinham lugar as festas públicas, organizavam-se as exposições, empreendiam-se as cerimônias oficiais, anunciavam-se as leis, e se realizava todo tipo de eventos semelhantes. De acordo com o tamanho de cada comunidade ou o tipo de sua administração, serviam a essas necessidades práticas duas ou três das praças principais, raramente uma só, pois as praças também eram manifestação da diferença entre autoridade secular e autoridade eclesiástica, distinção que a Antiguidade não fazia da mesma maneira (SITTE, 1992, p.25).

Enquanto a Ágora e o Fórum representavam o centro cívico da cidade, caracterizando seus espaços com um forte caráter simbólico, a praça medieval tornou-se essencialmente comercial e palco dos principais eventos da vida cotidiana.

Camilo Sitte (1992, p.27) destaca três modelos de praças na Idade Média: Praça da Catedral; Praça Laica - a *signoria*⁷ e Praça do Mercado. Diversos autores, como Zucker (1959), Sitte (1992) e Guimarães (2004) consideram a *Piazza Del Duomo* em Pisa como um dos exemplos mais significativos, mais harmônicos e completos de Praça da Catedral, podendo ser comparada à acrópole, pois o espaço da *Piazza* ficava isolado de todo o lado profano.

A *Piazza Del Duomo* foi construída no século V e reformada no século XIII. A entrada da praça acontece pelo portão de Santa Maria, que permite a vista dos três edifícios. Um eixo longitudinal marca a construção da Igreja e do Batistério (Figuras 7 e 8).

⁷ “A *Signoria* funciona como átrio da residência principesca, sendo rodeada pelos palácios dos grandes senhores da região e ornamentada por monumentos e estátuas de cunho histórico” (SITTE, 1992, p. 27).

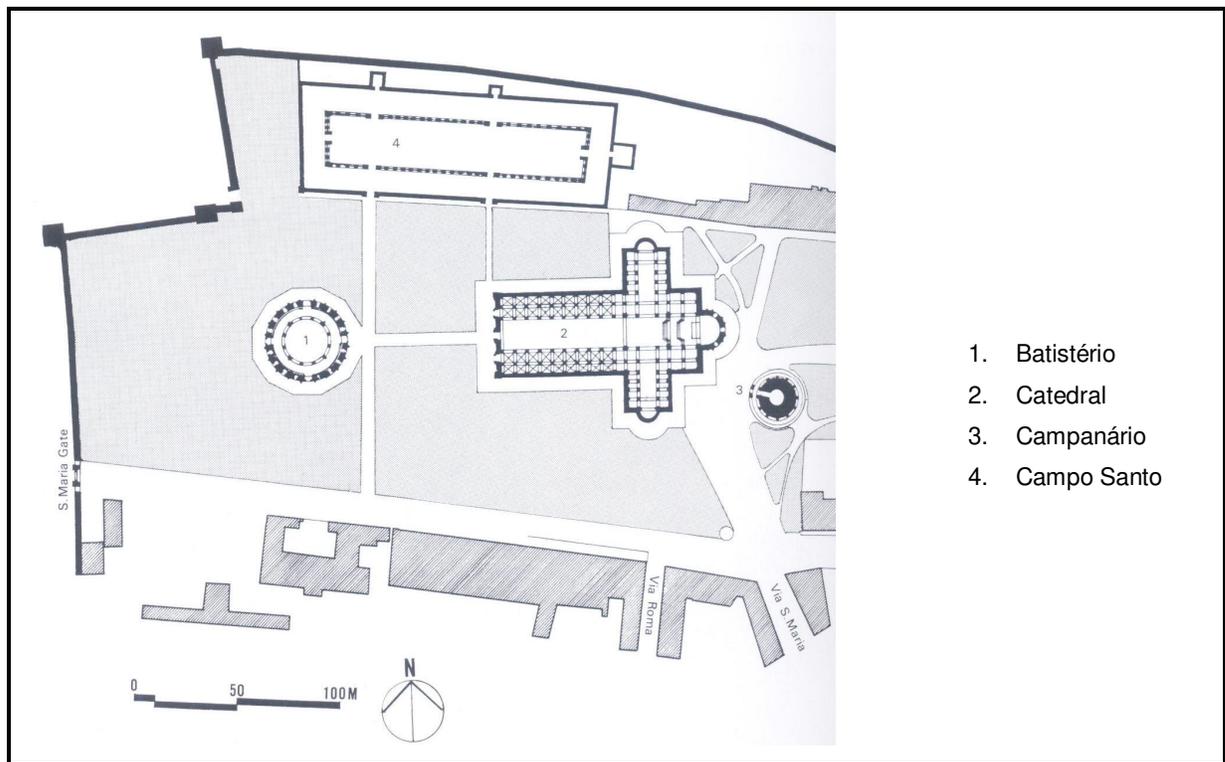


Figura 7 – Planta da *Piazza Del Duomo*.

FONTE: *Plazas of Southern Europe* (KATO, 1980)



Figura 8 – Foto da *Piazza Del Duomo*.

FONTE: *Plazas of Southern Europe* (KATO, 1980)

Zucker (1959) classifica as praças medievais da seguinte forma:

- Praças de mercado - embora permaneçam com a mesma função descrita por Sitte (1992), Zucker divide as praças de mercado em duas categorias: como extensão ou como expansão da lateral da rua principal;
- Praças de entrada da cidade: normalmente tinham um formato triangular, de onde partiam duas ou três ruas para o centro da cidade; possuíam um caráter de passagem;
- Praças como centro da cidade, implementadas no centro da cidade, em assentamentos novos;
- Adros de igrejas, semelhantes à Praça da Catedral: constituíam-se como espaços em frente às Igrejas, onde os fiéis se reuniam antes ou depois da missa, para as atividades religiosas;
- Praças agrupadas: pequenos espaços de conexão entre as praças da Igreja e as de mercado.

Na Itália, as principais praças medievais das cidades ainda guardavam características típicas do Fórum romano. Mantinham o caráter de reunião de pessoas, pois era o lugar das festas públicas, cerimônias oficiais, eventos, espaço para anúncios das leis, julgamentos e execuções públicas.

1.3. RENASCIMENTO, BARROCO E AS PIAZZAS ITALIANAS

A praça, enquanto espaço espontâneo de uma sociabilidade popular, perde a sua força, cedendo lugar para as composições estéticas, manifestações monárquicas, cerimônias eclesiásticas e atividades restritas (CALDEIRA, 1998, p. 25).

O Renascimento é o cenário das idéias humanistas, das utopias das cidades planejadas e o momento de união da pintura, escultura e arquitetura. O desenho do espaço livre adquire um valor estético em decorrência das transformações sociais.

A passagem da Ágora e do Fórum para as Praças medievais apresenta uma transformação no uso dos espaços livres. A praça enquanto espaço político torna-se essencialmente comercial, enquanto a concepção formal não sofre mudanças significativas, ao contrário da proposta das praças renascentistas. As praças renascentistas representam uma ruptura formal, uma nova concepção dos espaços livres baseada nas questões estéticas vigentes no período, sem alterações expressivas nos aspectos funcionais.

A intenção das Praças renascentistas de remodelar as Praças medievais não tinha o intuito de agregar nenhuma nova função. A remodelação das praças renascentistas foi simplesmente espacial, artística, sem a intenção de expressar uma autoridade política e sua função não foi mais que uma extensão das existentes nas praças medievais. As praças foram renovadas não por uma necessidade funcional das cidades, mas sim para propagar a concepção estética do momento, com a nova ordem de perspectiva e proporção (KATO, 1980, p. 17, tradução nossa).

Ao contrário da Praça Medieval, que apresenta uma forma irregular, bastante característica dos desenhos das cidades medievais, com um dos edifícios circundantes destacando-se e dominando o espaço livre, as praças renascentistas procuram justamente a unidade formal e estética. O desenho da praça deixa de ser espontâneo para resultar em um espaço projetado. A partir desse momento, constitui-se a praça formal. Toda a arquitetura circundante é proposta de maneira a criar um contorno coeso e único, que delimita o espaço da praça. Arcadas idênticas são utilizadas como elementos para estruturar essa coesão formal da arquitetura.

Grosso modo, as praças européias dos séculos 15 e 16 ostentavam esse desejo de unidade: um espaço 'fechado', formando como que um pátio palaciano ou um claustro, de proporções estudadas, acentuando com uma continuidade de fachadas mediante a repetição de elementos arquitetônicos básicos, com a área aberta ocupada com estátuas, fontes, mastros (SEGAWA, 1996, p.36).

Segundo Segawa (1996, p.36), as praças italianas "tipicamente renascentistas que apresentam os ideais estéticos propostos neste período são: a *Piazza* di Santíssima Annunziata em Florença (concebida por Brunelleschi em 1409) e a *Piazza*

Ducale em Vigevano (remodelação da praça do mercado executada a partir de 1492 por Bramante) (Figuras 9, 10 e 11).

Segundo Kato (1980, p. 82, tradução nossa), embora a *Piazza Ducale* não seja muito visitada por turistas, ela é a mais perfeita praça renascentista italiana. As arcadas perfeitas acompanham um eixo longitudinal, formado pela paginação de piso, que conecta a Igreja ao monumento, acentuando a perspectiva e delimitando o espaço livre da *Piazza*.



Figura 9 – Vista Geral da Piazza di Santissima Annunziata, em Florença.

FONTE: Plazas of Southern Europe (KATO, 1980)

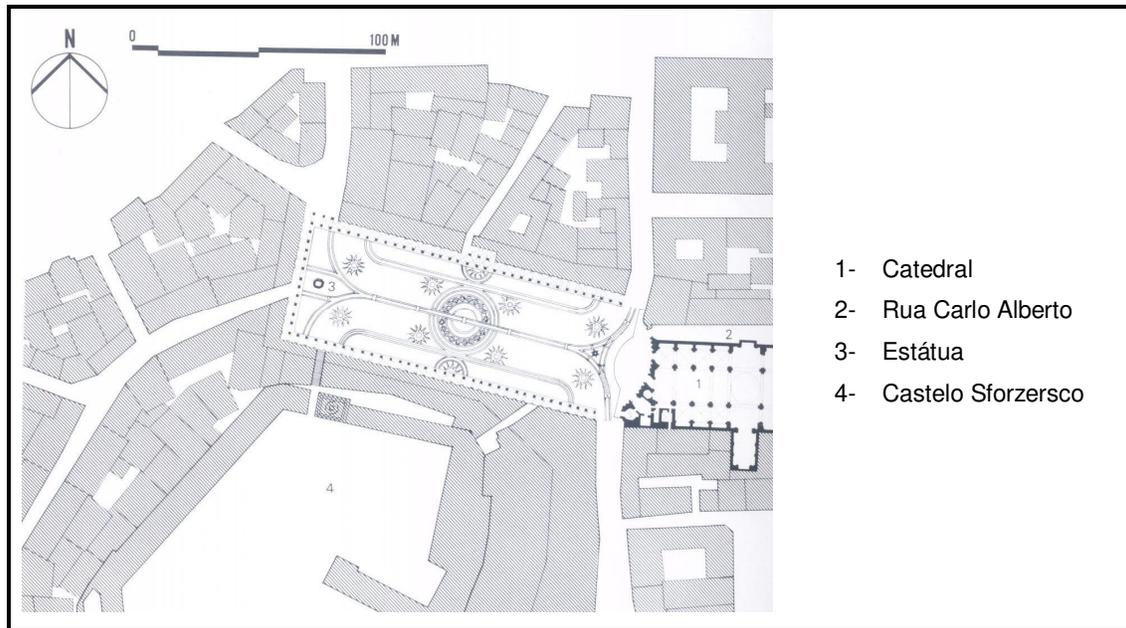


Figura 10 – Planta da Piazza Ducale, em Vigevano.

FONTE: Plazas of Southern Europe (KATO, 1980)



Figura 11 – Vista aérea da Piazza Ducale, em Vigevano.

FONTE: Plazas of Southern Europe (KATO, 1980)

Geralmente, dramatização e sugestão de movimento têm sido aceitas como características do estilo barroco, através da integração de massa e volume e uma nova maneira de utilizar luz e sombra. Segundo Zucker (1959), o desenvolvimento do barroco na Itália foi claramente centralizado em Roma, e as praças que melhor expressam as criações barrocas do século XVII são a *Piazza* do Capitólio de Michelangelo (Figura 12) e a original *Piazza del Popolo* (Figura 13).

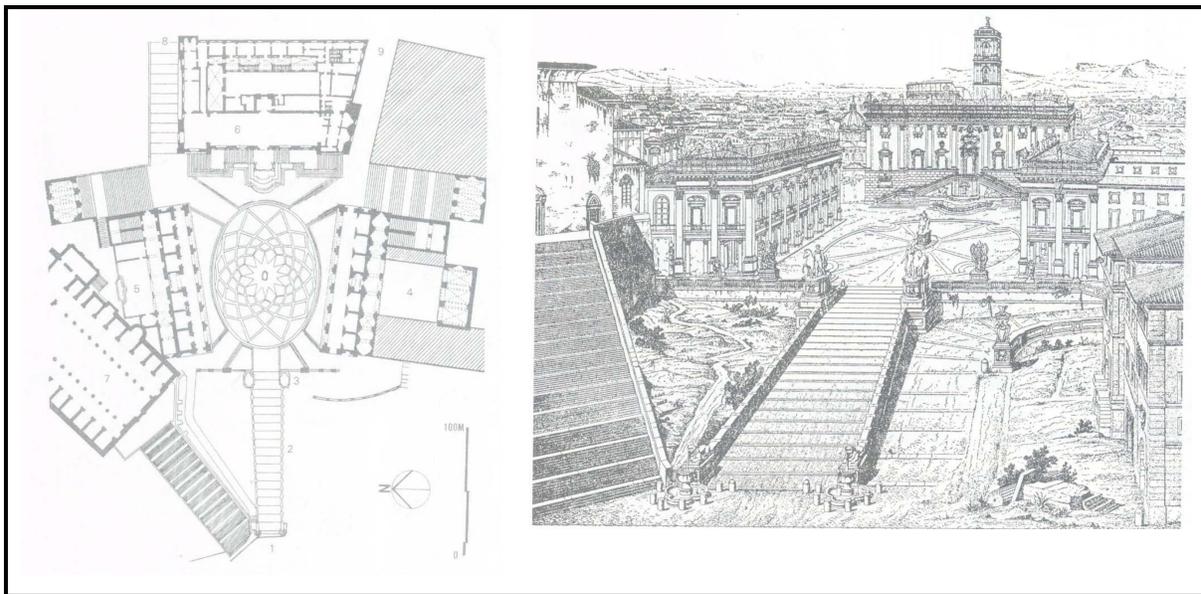


Figura 12 – Planta e perspectiva da Piazza do Capitólio após projeto de Michelangelo.

FONTE: Configuração Urbana (GUIMARÃES, 2004)

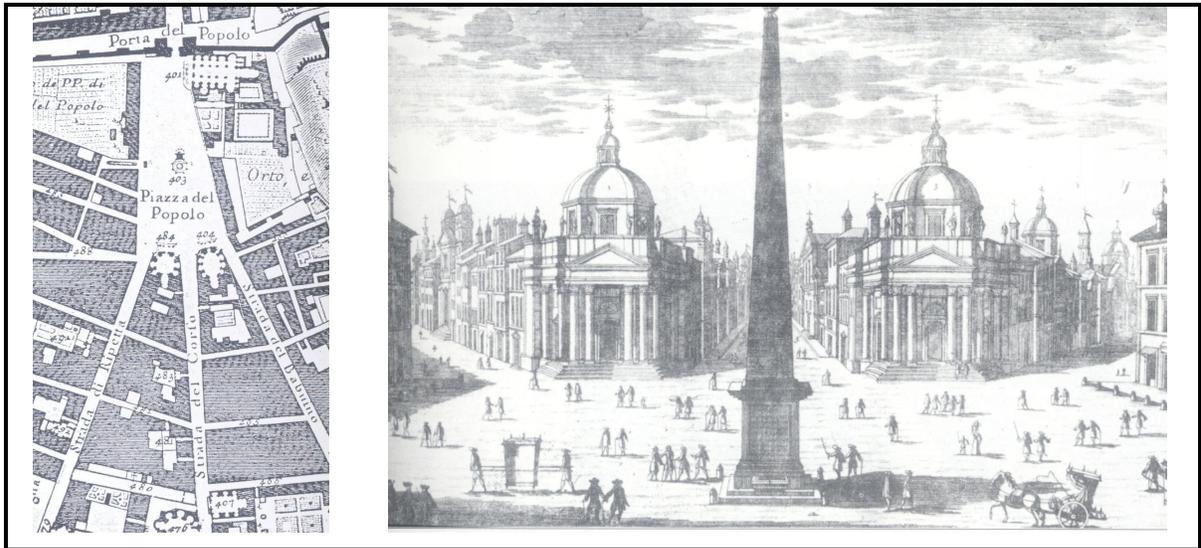


Figura 13 – Planta e Perspectiva da Piazza del Popolo.

FONTE: Plazas of Southern Europe (KATO, 1980) e Configuração Urbana (GUIMARÃES, 2004)

Kato (1980) classifica as praças barrocas italianas em quatro categorias:

- 1- Praças nas intersecções dos eixos de estradas existentes nas cidades, como a *Piazza Del Popolo*;
- 2- Praças criadas para exibir monumentos cívicos ou religiosos, como a *Piazza de São Pedro* (Figura 14);
- 3- Praças construídas em novas cidades ou reconstruídas, como a *Piazza S. Cavallo*;
- 4- Praças existentes que se tornaram barrocas através da introdução de uma fonte ou estátua, como a *Piazza do Capitólio* ou a *Piazza Navona* (Figura 15).

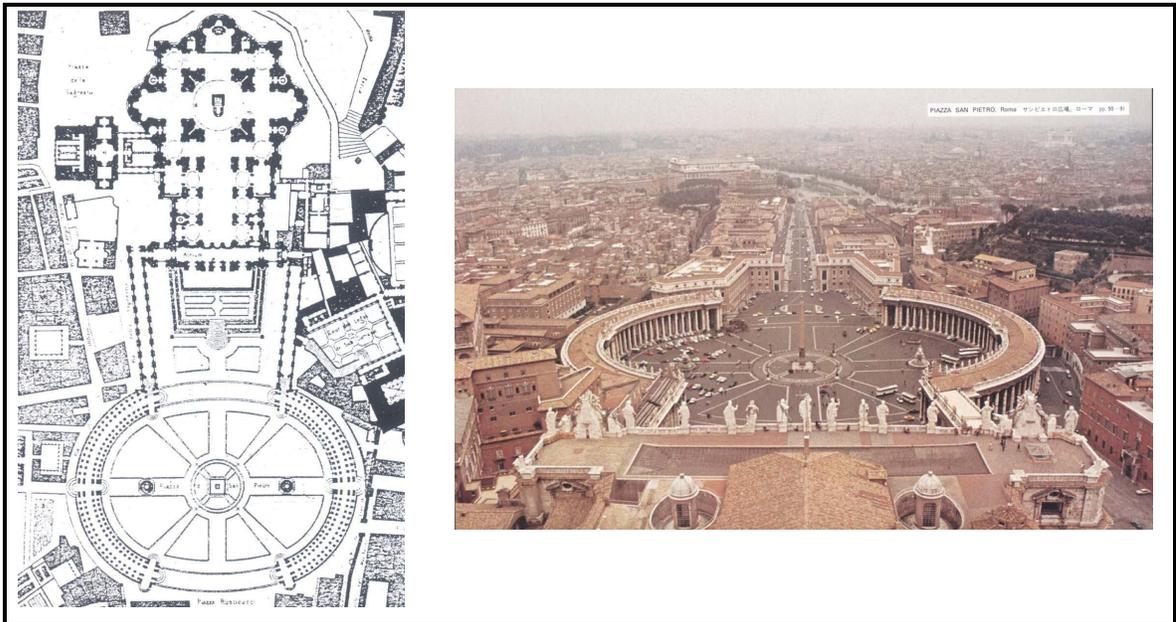


Figura 14 – Planta e Vista geral da *Piazza* de São Pedro.

FONTE: *Plazas of Southern Europe* (KATO, 1980)



Figura 15 – Vista geral da *Piazza* Navona.

FONTE: *Plazas of Southern Europe* (KATO, 1980)

A *Piazza* de São Pedro, a *Piazza Navona*, a *Piazza* de Espanha, a *Piazza* em frente à Santa Maira Della Pace, Santo Ignazio e a Fontana de Trevi também expressam a relação ideal entre o espaço e o movimento, segundo Zucker (1959).

1.4. PLACE ROYALE FRANCESA

Embora o Renascimento tenha se iniciado na Itália, na França do século XVII a *place royale* também aparece como uma ruptura formal em relação à praça medieval, constituindo-se como outro modelo de praça. O espaço é organizado regularmente, em geral como um quadrilátero isolado do tráfego intenso, com ênfase em um ou mais eixos, com um conjunto de repetidos terraços em vários pavimentos. Também apresenta uma relação de eixo principal e simétrico entre o jardim e os castelos. “A *place* dês Vosges de Paris [Figura 16], iniciada por Henrique IV entre 1605 e 1612, é tida como o arquétipo das *places royales*”. (SEGAWA, 1996, p.37)

O desenho de um traçado regular rígido reflete o absolutismo da monarquia, simbolizando a razão e o poder, com eixos direcionados aos castelos, acentuando o centro com um monumento representando a realeza.



Figura 16 – Vista geral da *Place des Vosges*.

FONTE: *Plazas of Southern Europe* (KATO, 1980)

A *Piazza* italiana tinha uma preocupação com a estética do espaço e com a construção de um cenário urbano na concepção da praça; porém, a *Place Royal* francesa tinha o intuito de representar a monumentalidade e expressar o poder absolutista do rei.

1.5. A CONFIGURAÇÃO DA PRAÇA A PARTIR DO SÉCULO XIX

1.5.1. A Era Industrial e os Novos Planos Urbanísticos

A partir do séc. XIX, nota-se uma mudança estrutural na escala da cidade. O crescimento rápido e acelerado da cidade exige que as intervenções urbanas sejam abrangentes e não restritas a pontos específicos, como a configuração de cenários pontuais – surgem as estratégias globais. A cidade moderna deveria refletir o avanço tecnológico propiciado pelo desenvolvimento industrial.

(CALDEIRA, 2007, p. 31)

Com o advento da revolução industrial, o avanço tecnológico e, conseqüentemente, o êxodo rural, as cidades passaram a crescer rapidamente no século XIX, gerando condições precárias de vida. As áreas urbanizadas ficaram em condições insalubres, propiciando diversas epidemias. O urbanismo sanitário, com enfoque na coleta adequada de lixo e esgotos e a distribuição de água potável, passou a ser o foco deste período.

Os conceitos que prevaleciam no final do século XIX e início do século XX estavam relacionados ao ordenamento, saneamento e embelezamento das cidades. Nesse período, a construção das cidades seguia um sistema ortogonal, radial ou triangular, ou as variantes resultantes dessas combinações.

O enfoque do urbanismo era sanear as cidades através da abertura das vias, da organização e limpeza das cidades, sendo então denominado tecnicista e higienista.

Apesar de o urbanismo higienista prevalecer até o século XX, Sitte (1992, p.11) critica essa forma de construção das cidades, pois, segundo ele:

Sob o ponto de vista técnico, mas quase nada sob a perspectiva da arte, e na maioria das vezes as grandiosas construções monumentais recentes encontram-se nas praças mais inadequadas e em terrenos divididos da pior maneira possível.

Sitte (1992, p.47) também questiona a nova forma estabelecida para os desenhos dos espaços livres: “ao contrário das praças da Idade Média e Renascença, hoje é designado por praça qualquer espaço vazio entre quatro ruas... sob o ponto de vista artístico, um terreno vazio não é uma praça”.

Os planos urbanísticos que se destacam nesse período histórico são: Plano de Cerdá, para Barcelona, e o Remodelamento de Paris, por Haussmann. Embora ambos propiciem uma nova experiência de traçado do desenho urbano, eles apresentam algumas diferenças - enquanto em Paris Haussmann tenta reordenar e adaptar a

cidade existente, em Barcelona Cerdá tenta organizar o crescimento em expansão. As áreas internas dos quarteirões em Paris são privadas, e em Barcelona podem se tornar espaços públicos.

Hausmann foi prefeito de Paris de 1853 a 1870, cidade que sofre uma grande instabilidade após a revolução de 1848. Nesse período de ajustes e conflitos no governo, a remodelação de Paris surge como um exemplo marcante de estruturação de uma grande cidade do século XIX. O plano concentra-se na circulação, na abertura de grandes avenidas, *boulevares* e parques. A cidade é cortada por eixos ortogonais que se cruzam no centro.

Segundo Guimarães (2004, p. 67), “apesar de tudo, a cirurgia de Hausmann teve seu lado positivo”, pois ele criou uma hierarquia de áreas verdes divididas em quatro categorias: o *boulevard*, a *place* ou *square*, os jardins públicos de traçado romântico e os parques suburbanos.

Nesse período, na Inglaterra e na França também são produzidas outras duas obras de enorme importância: a cidade-jardim de Howard e a cidade industrial de Tony Garnier.

Essas intervenções urbanísticas transformam a estrutura urbana da cidade. Sobre esse novo contexto, Caldeira (2007, p.33) destaca: “a praça assume o papel de elemento de composição do sistema viário – lugar de passagem, entroncamento, *carrefour*, *rond-points* (...) a rua e a praça assumem papéis distintos: a primeira torna-se o lugar da circulação e do deslocamento, e a segunda transforma-se em um amplo espaço vazio”.

1.5.2. A Praça Contemporânea - Conceitos

“Simultaneamente uma construção e um vazio, a praça não é apenas um espaço físico aberto, mas também um centro social integrado ao tecido urbano. Sua importância se refere a seu valor histórico bem como a sua participação contínua na vida da cidade”.

(ALEX, 2004, p.15)

A construção dos espaços públicos a partir do século XIX sofre alterações tanto de caráter formal quanto funcional; porém, a característica de interação social, seja pela troca comercial, pelas atividades políticas, pela recreação ou pelo simples convívio social, continua presente na praça contemporânea. A história das praças se funde com a história das cidades.

Assim, independente do período em que foi construída, a praça continua se constituindo como um elemento totalmente vinculado ao contexto urbano e com uma forte expressão cultural.

Robba e Macedo (2002, p. 17 e 18) concluem que “não é possível falar sobre praças sem analisar o contexto urbano no qual estão inseridas”, pois “a praça é um elemento urbano. Por ser um dos fragmentos do mosaico espacial que compõe a cidade, a praça está intimamente ligada às questões sociais, formais e estéticas de um assentamento”. E definem: “praças são espaços livres públicos urbanos destinados ao lazer e ao convívio da população, acessíveis aos cidadãos e livres de veículos”.

Kevin Lynch (1981), em *Boa Forma da Cidade*, também salienta a característica de convívio social das praças:

A praça é um modelo diferente para um espaço urbano aberto, retirado principalmente das cidades européias históricas. Os livros sobre concepção das cidades estão repletos de possibilidades deste gênero e por vezes quase parece que o *design* urbano era simplesmente uma questão de concepção de uma praça. A praça pretende ser um centro de atividades no coração de uma área urbana intensiva. Normalmente, é pavimentada, fechada por estruturas

de elevada densidade e rodeada por ruas, ou está em contacto com elas. Contém características que pretendem atrair grupos de pessoas e facilitar encontros: fontes, bancos, abrigos e outras coisas semelhantes. Pode, ou não, ter muitas plantas. A *piazza* italiana é o protótipo mais comum. Em algumas cidades norte-americanas, onde a densidade das pessoas nas ruas é bastante elevada, esta forma tem sido bem sucedida. Em outros locais, estas praças emprestadas podem ser bastante melancólicas e vazias (LYNCH, 1981, p. 413).

Michael Webb (1990 apud ROBBA, 2004, p.28), em *The City Square*, também destaca o caráter de encontro e convívio das praças: “Na sua essência, as praças representam um microcosmos da vida urbana, oferecendo agitação e repouso, mercados e cerimônias públicas; um lugar para encontrar amigos e assistir o mundo acontecer”.

Queiroga (2001, p.58) defende a teoria de que a praça ainda hoje é um espaço de realização da esfera da vida pública.

A praça na contemporaneidade se constitui em lugar potencial para o estabelecimento da razão comunicativa. A praça, quando situada em áreas centrais do espaço intra-urbano, é ainda importante lugar de representação social e política, mesmo que não seja mais a *Ágora*, espaço de decisão.

Robba (2004) caracteriza os espaços livres públicos contemporâneos através de três conjuntos de atribuições: funcionais (“definidas em três grupos de usos: lazer, circulação e manifestação”), ambientais e o terceiro conjunto representado pelas funções estéticas e simbólicas.

As atribuições funcionais, ambientais, estéticas e simbólicas continuam sendo a base tríplice do papel dos espaços livres urbanos, no entanto, as alterações ocorridas no substrato – a cidade -, que alimenta essa base, ocasionaram uma reorganização na demanda contemporânea por espaços livres e urbanos (ROBBA, 2004, p. 85).

A trajetória do espaço da praça na configuração urbana da cidade, com toda sua carga simbólica, funcional e plástica, demonstra que a praça passou por diversas

transformações e rupturas tanto no âmbito funcional quanto formal; porém, o caráter de convívio social, de encontro, permanece intacto.

Caldeira (2007, p.35) ainda ressalta que as propostas urbanas contemporâneas contemplam também intervenções pontuais, ao contrário dos grandes planos urbanos do século XIX e XX, sendo que, a partir dessas novas estratégias urbanísticas, a praça contemporânea “reafirma sua vocação de espaço coletivo, reassumindo seu papel de principal espaço da cidade”.

1.5.3 As Praças no Brasil

A praça, juntamente com a rua, consiste em um dos dois mais importantes espaços públicos urbanos da história da cidade no país, tendo, desde os primeiros tempos da Colônia, desempenhado um papel fundamental no contexto das relações sociais em desenvolvimento. De simples terreiro a sofisticado jardim, de campo de jogos incultos a centro esportivo complexo, a praça é, por excelência, um centro, um ponto de convergência da população, que a ela acorre para o ócio, para comerciar, para trocar idéias, para encontros românticos ou políticos, enfim, para o desempenho da vida urbana ao ar livre.

Fábio Robba e Silvio Macedo (2002)

Murillo Marx, em seu livro *Cidades Brasileiras*, observa que as praças no Brasil surgem principalmente atreladas às Igrejas.

Logradouro público por excelência, a praça deve sua existência, sobretudo, aos adros das nossas igrejas. Se tradicionalmente essa dívida é válida, mais recentemente a praça tem sido confundida com jardim. A praça como tal, para reunião de gente e para exercício de um sem-número de atividades diferentes, surgiu entre nós, de maneira marcante e típica, diante de capelas ou igrejas, de conventos ou irmandades religiosas. Destacava, aqui e ali, na paisagem urbana estes estabelecimentos de prestígio social (Marx, 1980, p.50).

As praças das Igrejas, além de servirem para procissões e atos religiosos, também incorporavam “atividades mundanas, como as de recreio, de mercado, de caráter político e militar” (MARX, 1980, p.54).

A maioria das cidades coloniais passa a ser construída com o binômio Igreja-Praça, ressaltando a importância e a imponência dos edifícios religiosos, o que não ocorre com os edifícios públicos. Segundo Marx (1980, p.50), “as praças cívicas diante de edifícios públicos importantes são raras entre nós. São exceções”.

Os adros das Igrejas eram configurados pelas edificações do entorno, com conexão direta com as construções, semelhantes à *piazza italiana*. Porém, segundo Robba e Macedo (2002, p.16), essas praças secas “no Brasil são chamados de largos, pátios ou terreiros”, pois “o termo praça está normalmente associado a espaços ajardinados. Nas cidades brasileiras, qualquer espaço verde público, seja arborizado ou simplesmente gramado, um canteiro central de avenida ou espaço livre entre edifícios, é denominado praça”.

As praças ajardinadas no Brasil surgem no final do século XIX, junto com os preceitos do urbanismo higienista e tecnicista.

Nesse contexto de transformação da paisagem urbana, os espaços livres seriam um dos principais alvos dos princípios higienistas e embelezadores devido a sua própria condição de visibilidade. Portanto, no último quartel do século XIX, o fato mais significativo relativo às praças é o cruzamento das duas tipologias urbanas: a do largo colonial seco e múltiplo com a tradição serena e contemplativa do jardim, o que possibilitou o surgimento de uma nova tipologia urbana, praça ajardinada (ROBBA, 2004, p. 31).

Segundo Robba e Macedo (2002), o surgimento da praça ajardinada altera as funções da praça no contexto urbano. A atividade comercial é deslocada, e as atividades de recreação, voltadas para o lazer contemplativo e o passeio, passam a fazer parte do cenário da praça. Esse modelo permanece inalterado até o começo da década de 1950.

A alteração do programa de uso das praças, com a introdução de atividades esportivas e de recreação infantil, só começa a acontecer a partir da década de 1940, com a influência, principalmente, do paisagismo americano.

A praça é um espaço livre, que deve ser destinado ao lazer. O lazer contemplativo e o caráter de convivência social continuam presentes; o lazer esportivo e a recreação infantil foram definitivamente incorporados; e o lazer cultural começou a se manifestar com vigor no programa moderno. Os equipamentos, como quadras esportivas, *playgrounds* e brinquedos infantis, palcos e anfiteatros ao ar livre, passaram a ser implantados com frequência, confirmando essas novas formas de uso da praça (ROBBA e MACEDO, 2002, p. 38).

As atividades de comércio e serviços, banidas pelo urbanismo sanitário do final do século XIX, só voltam a fazer parte do ambiente da praça na década de 90 (ROBBA e MACEDO, 2002).

2 - A FERROVIA E A URBANIZAÇÃO DE SÃO PAULO

As ferrovias radiais a São Paulo constituíam os principais eixos de desenvolvimento urbano, funcionando as estações como os principais pólos.

(LANGENBUCH, 1971, p.334)

A trajetória urbana de São Paulo traçada por Langenbuch (1971), Azevedo, A. (1958) e Toledo (1983) nos leva ao viés condutor da urbanização da cidade, destacando os elementos predominantes nesse processo.

Langenbuch (1971) perpassa a evolução urbana de São Paulo sob a ótica dos sistemas de transportes enquanto agentes de transformação da cidade, percorrendo desde as tropas de burros, a instalação das ferrovias até o estabelecimento do setor rodoviário.

Azevedo, A. (1958), a partir dos estudos de geografia urbana, tenta reconstituir a história da expansão e do desenvolvimento urbano da metrópole de São Paulo e explicar como uma cidade com mais de quatro séculos de existência veio a expandir-se somente no final do século XIX.

Toledo (1983) destaca as transformações ocorridas em São Paulo, narrando a construção e destruição de três cidades em um único século, e considera o surgimento da ferrovia como um elemento de ruptura da cidade de barro para a metrópole do café.

Até o advento da ferrovia, São Paulo era uma cidade de barro, “*a mud city*”, como a chamou um viajante inglês. De barro eram “as altas torres”, as casas térreas, os sobrados e... a cadeia. De terra, as ruas sem calçamento e de “barro pisado” o piso do Largo do Palácio, presumivelmente o melhor da cidade. Esta última técnica consistia em apiloar argila misturada com seixos rolados obtidos em rios (TOLEDO, 1983, p. 10).

A cidade de barro, descrita por Toledo (op. cit.), concentrava-se dentro do chamado Triângulo, delimitado pelos conventos de São Francisco, São Bento e Carmo

e pelas ruas: Rua Direita de Santo Antônio (atual Direita), Rua do Rosário e Rua Direita de São Bento (atual São Bento), e assim permaneceu até o último quarto do século XIX com a chegada da ferrovia.

Nesse contexto, o sistema de transporte predominante era constituído por tropas de burro e secundariamente, por cavalos. Segundo Langenbuch (1971), além de promover a circulação, as estradas das tropas também funcionaram como motivadoras da expansão urbana, pois propiciavam a aglomeração de pessoas ao redor dos pousos.

A estrada de tropas exerceu um certo papel na orientação do povoamento rural, e propiciou uma certa aglomeração do habitat em torno de alguns dos muitos pousos. A estrada de tropa funcionou, também, como eixo da expansão urbana da cidade de São Paulo (LANGENBUCH, 1971, p. 41).

Contudo, mesmo com a contribuição das estradas de tropas na expansão da cidade, foi somente com a implantação da rede ferroviária em 1867 que São Paulo atinge um crescimento vertiginoso. No ano de 1874, a cidade contava com 23.253 habitantes e no ano de 1920, com 579.033 habitantes⁸.

Há um século, contava com trinta mil habitantes e, a partir do momento em que a ferrovia chegou às novas terras produtoras de café, a cidade conheceu um crescimento incontrolado. Crises econômicas, revoluções, guerras, nada conseguiu infletir sua curva de crescimento. Com os imigrantes vieram novas técnicas de construir e a cidade foi reconstruída integralmente, disso resultando uma nova imagem: a metrópole do café (TOLEDO, 1983, p. 181).

Azevedo, A. (1958) também destaca a importância da instalação das linhas ferroviárias, porém acrescenta que:

⁸ Fonte de Dados: 1874: Manoel Eufrazio de Azevedo Marques - Apontamentos Históricos, Geographicos Biographicos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo, II, p. 116, 1900; e 1920 – Recenseamentos Gerais do Brasil, apud Langenbuch (1971, p.77) – Estruturação da Grande São Paulo.

Dentre os fatores de importância que podem explicar o crescimento da cidade na segunda metade do século XIX, três aparecem intimamente entrelaçados: a expansão cafeeira, a multiplicação das estradas de ferro e o surto da imigração europeia (AZEVEDO, A., 1958, p.67).

Três linhas ferroviárias se destacaram em São Paulo: a São Paulo *Railway*, de origem inglesa, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Estrada de Ferro Central do Brasil.

A linha ferroviária São Paulo *Railway*, inaugurada em 1867, percorria o trecho Santos – Jundiaí. Na época da inauguração, as estações eram as seguintes: Santos, Cubatão, Raiz da Serra, Alto da Serra (Paranapiacaba), Rio Grande (atual Rio Grande da Serra), Santo André, Brás, São Paulo, Água Branca, Perus, Francisco Morato e Jundiaí. A estação de Caieiras foi inaugurada em 1883; a de Ribeirão Pires, em 1885; Franco da Rocha, em 1888 e Jaraguá e Várzea Paulista, em 1891. Esta última atravessava o centro histórico, tornando-se um importante elemento de desenvolvimento da região. A estação de maior destaque foi a Luz.

A Estação da Luz foi inaugurada oficialmente em 01 de março de 1901, permanecendo praticamente sem alterações até 1946 (KUHL, 1998). Ao contrário de outras estações, que tiveram a construção de jardins e praças em função da instalação da ferrovia, a Estação da Luz foi instalada próxima ao Jardim Público existente, denominado Jardim da Luz. Segundo Toledo (1983, p.97), “o conjunto estação-jardim transformou-se num dos cartões postais de São Paulo”.

Em 1875, a rede ferroviária se completa com a introdução de mais duas linhas: a Estrada de Ferro Sorocabana e a Central do Brasil (antiga Ferrovia do Norte).

A Estrada de Ferro Sorocabana, que serviu as cidades do ciclo do café, desenvolveu-se para o oeste do Estado, tendo como estações terminais Júlio Prestes e Barra Funda. Langenbuch (1971) ressalta que os arredores da cidade de São Paulo, cortados pela Sorocabana, adquiriram os primeiros estabelecimentos militares, o que acarretou em uma vocação militar em grandes trechos da área.

A terceira linha que fazia parte da rede ferroviária de São Paulo era a Estrada de Ferro Central do Brasil, que conectava São Paulo ao Rio de Janeiro e Minas Gerais. Seu traçado se desenvolveu no sentido leste, tendo como estação terminal a estação Brás (antiga estação Roosevelt).

As ferrovias provocaram uma valorização das áreas por onde circulavam, criando novos aglomerados em torno das estações implantadas ao longo do tempo, que então se tornaram espaços de polaridade, de concentração de pessoas e produtos, e locais adequados para a instalação de pequenos comércios. Segundo Langenbuch (1971), o deslocamento das ferrovias em relação às antigas estradas de tropa levou a mudanças profundas no arranjo espacial da cidade.

O deslocamento das ferrovias extra-regionais - com relação à antiga rede de estradas de tropa e a rede de aglomerados dos arredores paulistanos – iria repercutir de modo profundo no arranjo espacial assumido pelas transformações que passariam a afetar a região (LANGENBUCH, 1971, p. 101).

Além da função comercial, as áreas ao redor das estações também receberiam diversos estabelecimentos industriais, que se constituiriam, mais tarde, como importantes pólos de atração para o povoamento da região. A função militar e hospitalar adquirida por alguns “povoados-estação”⁹ também contribuem para a caracterização de diversos pólos de influência, determinando zonas de expansão.

As atividades industriais se concentraram junto às ferrovias e, conseqüentemente, atraíram os assentamentos urbanos para esses locais. Dessa forma, além de incentivar a implantação de complexos industriais, a ferrovia também contribuiu para o desenvolvimento de subúrbios residenciais e cidades.

⁹ Langenbuch (1971), em seu livro *A Estruturação da Grande São Paulo* denomina como “povoados-estação” os núcleos de povoamento que se formavam em torno das estações ferroviárias e destaca que eles seriam os “embriões” dos atuais núcleos suburbanos.

Kuhl (1998) também ressalta o papel relevante que as ferrovias tiveram na construção do sistema viário das cidades.

As ferrovias influenciaram de forma relevante também o sistema viário das cidades, implicando a criação de novas ruas de acesso, causando problemas de transposição de suas vias, solucionados de várias maneiras, e alterando o sistema de transporte público urbano para proporcionar o acesso às estações. Atraíram para sua proximidade muitas vezes, serviços complementares, tais como hotéis e comércio em geral, assinalando a região onde se situavam (KUHL, 1998, p. 173).

As indústrias se expandem com rapidez dentro da malha urbana, ocasionando, posteriormente, um esgotamento dessas áreas, fato esse que, somado ao aumento contínuo dos subúrbios residenciais, propicia também um tráfego ferroviário de passageiros urbanos e suburbanos.

A partir da década de 1940, esse transporte de passageiros passa a ser absorvido também pelo setor rodoviário. Incentivado pelo Governo Federal e com o crescimento dos subúrbios residenciais, o sistema rodoviário cresce, e o transporte ferroviário de longo percurso esvazia. O sistema ferroviário, que até então comandava o desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo, entra em declínio.

Segundo Kuhl (1998, p. 136), a crise da produção do café, principal produto econômico do país, foi outro fator que contribuiu para a decadência do setor ferroviário. Esse fato, adicionado ao “fim do privilégio de exploração das estradas de ferro pelas suas empresas fundadoras (o contrato normal era de 90 anos) fez com que o Estado passasse a assumir gradualmente esse sistema de transporte”.

Em 1971, é criada a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) pelo governo do Estado, que incorpora cinco companhias: Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Companhia Mogiana, Estrada de Ferro Araraquara e Estrada de Ferro São Paulo e Minas (KUHL, 1998, p. 136).

A partir de 1992, a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) incorpora a gestão dos serviços ferroviários, englobando as três companhias existentes até então: *The Railway Company*, Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Central do Brasil.

Após essa fusão, o sistema ferroviário passa por reformulações, e as antigas companhias se transformam em um único sistema, composto por seis linhas de trens metropolitanos, com 84 estações em operação na cidade de São Paulo no início do ano de 2008:

Linha 7 – Rubi (antiga Linha A) – Trecho Luz - Francisco Morato

Linha 8 – Diamante (antiga Linha B) – Trecho Júlio Prestes – Itapevi

Linha 9 – Esmeralda (antiga Linha C) – Trecho Osasco – Grajaú

Linha 10 – Turquesa – Expresso ABC (antiga Linha D) – Trecho Luz – Rio Grande da Serra

Linha 11 – Coral – Expresso leste (antiga Linha E) – Trecho Luz – Guainazes

Linha 12 – Safira (antiga linha F) – Trecho Brás – Calmon Viana

As linhas 7-Rubi e 10-Turquesa são derivadas da antiga linha da São Paulo *Railway*, a Linha 8-Diamante da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, a linha 11- Coral e 12-Safira da Estrada de Ferro Central do Brasil e a linha 9-Esmeralda, que foi concebida na atual gestão da CPTM.

Após a decadência do sistema ferroviário na década de 1940 em favor do sistema rodoviário, os trens metropolitanos do século XXI retomam seu papel dentro do núcleo urbano, tendo como objetivo principal servir à circulação de passageiros.

Diante desse novo contexto, a Secretaria de Transportes Metropolitanos, no período de 1995-2002, desenvolve um Programa Integrado de Transportes Urbanos (PITU 2020), com o objetivo de unificar e integrar os transportes públicos, facilitando o deslocamento dos passageiros na malha urbana. Em conformidade com esse plano, a

CPTM desenvolveu o plano diretor 2000-2020, com o objetivo de modernizar as estações e adequá-las ao contexto urbano. Segundo a CPTM (2002):

As novas estações deverão criar um novo vínculo com o espaço público da rua e de seu entorno, agrupando e reorganizando equipamentos e mobiliários urbanos e possibilitando a implantação de tratamento paisagístico ao entorno (CPTM, 2002, p. 40).

A revisão histórica feita neste capítulo permite avaliar o impacto que a implantação do sistema ferroviário teve sobre o desenvolvimento da cidade, verificar seu declínio e constatar a retomada do seu papel polarizador no século XXI. As novas estações instaladas e as remodeladas continuam apresentando o caráter de centralidade e regendo toda a transformação do seu entorno.

II – MATERIAIS E MÉTODOS

No sentido de obter um conjunto de praças relevante para as reflexões propostas, a metodologia adotada para a seleção dos estudos de casos compôs-se de duas etapas.

A primeira etapa consistiu na verificação das estações que possuem espaços livres públicos a elas associados, sendo que esses dados foram obtidos preliminarmente a partir de visitas a campo e consulta ao livro “Projeto Funcional: Modernização da Malha da CPTM”, lançado em 2002¹⁰. Na segunda etapa foi realizada a compilação e comparação desses dados, por meio da criação de uma matriz, permitindo agrupar as praças em três blocos distintos a partir dos critérios pré-estabelecidos.

1- ESTAÇÕES DA CPTM – PLANO DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO

A CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) opera atualmente oitenta e quatro estações, implantadas em 22 municípios da Região Metropolitana de São Paulo, distribuídas em seis linhas¹¹ (Figura 17).

Linha 7 – Rubi (antiga Linha A) – Trecho Luz - Francisco Morato

Linha 8 – Diamante (antiga Linha B) – Trecho Júlio Prestes – Itapevi

Linha 9 – Esmeralda (antiga Linha C) – Trecho Osasco – Grajaú

¹⁰ CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. **Projeto Funcional: Modernização da Malha da CPTM**. São Paulo, 2002.

¹¹ Informações obtidas no site da CPTM, www.cptm.sp.gov.br - data de acesso: 28/06/08. A alteração de nomenclatura das linhas ocorreu no primeiro semestre de 2008.

Linha 10 – Turquesa – Expresso ABC (antiga Linha D) – Trecho Luz – Rio Grande da Serra

Linha 11 – Coral – Expresso leste (antiga Linha E) – Trecho Luz – Guainazes

Linha 12 – Safira (antiga linha F) – Trecho Brás – Calmon Viana



Figura 17 – Mapa do Transporte Metropolitano de São Paulo.
 FONTE: <http://www.cptm.sp.gov.br> (Data de acesso: 12/07/08)

Além das oitenta e quatro estações existentes, a CPTM conta com um plano de modernização e expansão que prevê um aumento de 261,7 Km para 290 Km até 2010 e um aumento de 55% do uso do sistema ferroviário. Esse plano de modernização faz parte do plano diretor 2000-2020, desenvolvido pela CPTM em conformidade com o plano de desenvolvimento do transporte ferroviário a ser implantado até 2020, denominado PITU 2020 (Programa Integrado de Transportes Urbanos), desenvolvido pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, no período de 1995-2002.

De acordo com as diretrizes contidas nesse plano diretor, foram elaborados projetos funcionais por linha, com o objetivo de modernizar toda a estrutura do transporte ferroviário e promover o aumento da acessibilidade, melhoria e renovação no ambiente e espaço urbano, incluindo as áreas livres junto às estações (praças e áreas remanescentes).

A modernização e expansão das estações da CPTM também prevêem o tratamento do entorno das estações.

O tratamento paisagístico é responsável pela integração das estações ao seu entorno, de forma a destacá-las na paisagem existente. O projeto de paisagismo deverá proporcionar qualidade visual e bioclimática no trecho urbano onde está inserida a estação, introduzindo arborização nas áreas livres ao longo da estação e novos canteiros e grelhas de piso ao redor das árvores, passeios públicos, elementos que ajudarão a organizar a circulação de pedestres. Prevê-se a padronização do mobiliário urbano (CPTM, 2002, p.42).

Para a modernização e expansão das estações, a CPTM tem desenvolvido o planejamento de inserção urbana por linha. Desta maneira, as novas estações são inseridas levando em consideração todos os aspectos relevantes do contexto urbano e reforçando o potencial do local. As novas estações da linha 12 (antiga linha F) já estão sendo implantadas seguindo esse conceito.

A implantação desses projetos funcionais propostos no plano diretor poderá ampliar a ocorrência do binômio praça-estação nas linhas ferroviárias. A identificação

de parâmetros que possam nortear esses projetos certamente contribuirá para a efetiva apropriação da população.

Entretanto, antes da determinação de parâmetros, algumas questões precisam ser avaliadas: Qual o papel desempenhado pelas praças existentes? A relação com o contexto urbano interfere na morfologia e no modo como são usadas? Seria possível definir padrões, modelos, tanto no aspecto morfológico quanto funcional, a serem implantados ou essas praças apresentam peculiaridades características do contexto em que estão inseridas?

Para responder a essas questões, foi realizado o levantamento de campo, através de uma investigação empírica e levando em consideração a fundamentação teórica que embasa o presente estudo.

2 - PRIMEIRA ETAPA: Levantamento de Campo Preliminar e Seleção das Estações

Para a coleta de dados da primeira etapa, dois procedimentos foram adotados: levantamento fotográfico e preenchimento de uma ficha elaborada a partir de aspectos considerados importantes para o objetivo da pesquisa¹².

A partir da análise da trajetória do espaço da praça apresentada no Capítulo II, foi possível verificar as diversas transformações funcionais e formais decorridas e constatar que diversos autores, como Queiroga (2001), Webb (1990 apud Robba, 2004), Lynch(1981), Robba (2004) e Sun (2004), ainda destacam que o caráter de encontro e convívio social permanece intacto nas praças contemporâneas.

¹² O levantamento fotográfico e o preenchimento da ficha só foram realizados nas estações que possuem espaços livres públicos.

Portanto, a avaliação das atividades desempenhadas no âmbito das praças das estações e sua intensidade nortearam a análise preliminar. Os parâmetros estabelecidos para confecção da ficha (Anexo I) nesta primeira fase levaram em consideração: a integração da estação de trem com outro meio de transporte (ônibus e metrô), o entorno imediato, a acessibilidade à praça e ao bairro, a conexão da praça com a estação e aspectos funcionais.

O levantamento de campo permitiu constatar a presença de vinte e quatro estações associadas a espaços livres públicos:

Linha 7 (Rubi) – Luz, Barra Funda, Perus, Caieiras, Franco da Rocha e Baltazar Fidélis.

Linha 8 (Diamante) – Júlio Prestes, Lapa, Osasco, Quitaúna, Jandira e Sagrado Coração.

Linha 9 (Esmeralda) – Jurubatuba

Linha 10 (Turquesa – Expresso ABC) – Brás, Prefeito Saladino, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

Linha 11 (Coral – Expresso leste) – José Bonifácio, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Jundiapéba e Mogi das Cruzes.

Linha 12 (Safira) – Engenheiro Manoel Feio

Entretanto, duas estações das 24 pré-selecionadas não serão consideradas na segunda etapa: Poá e Estação da Luz. A Praça da Estação de Poá está sendo reformada. A Estação da Luz, por estar relacionada ao Parque da Luz, com funções e características peculiares, merece um estudo exclusivo.

A Estação Engenheiro Goulart estava associada à Praça Gagê; entretanto, essa praça foi descaracterizada com a implantação de uma escola. A proposta de inserção urbana para a linha 12 - Safira sugere a transferência da escola e o resgate do espaço da praça.

Bartalini (1988) cita em sua dissertação de mestrado¹³ que das trinta estações que estavam em funcionamento, em 1988, nas linhas norte-sul e leste-oeste do metrô, quinze estavam diretamente associadas a espaços livres públicos; ou seja, 50% das estações apresentavam o binômio praça-estação¹⁴.

Nas estações de trem em funcionamento no primeiro semestre de 2008, foi possível constatar que o binômio praça-estação aparece em apenas 28% delas, pois, das 84 existentes, apenas 24 estão diretamente relacionados a espaços livres públicos. As estações de Francisco Morato, General Miguel Costa, Jardim Silveira, São Caetano, Corinthians/Itaquera, Dom Bosco, Suzano, Estudantes, Comendador Ermelino, Itaim Paulista e praticamente todas as estações da linha 9 - Esmeralda possuem canteiros com vegetação junto à edificação ou na saída da estação, mas não estão associadas a espaços livres.

Das 22 estações selecionadas, duas pertencem à área central de São Paulo: Estação Júlio Prestes e Brás. A Praça da Júlio Prestes (distrito de Santa Cecília) foi remodelada em 1999, em função da instalação da Sala São Paulo e do processo de revitalização do centro. O edifício da estação possui um elevado valor arquitetônico e histórico, e a sua preservação está prevista no plano funcional da CPTM. A área do Brás caracterizou-se pela presença de vilas operárias que foram construídas junto às fábricas; porém, atualmente a maioria dessas fábricas está desativada e o espaço, muito degradado.

Na região periférica de São Paulo encontra-se José Bonifácio, Perus e Jurubatuba. A Praça de José Bonifácio está integrada a moderna estação implantada em substituição a XV de Novembro. Pertence ao trecho do Expresso Leste, inaugurado em maio de 2000. Jurubatuba é a única estação da Linha 9 (Esmeralda) que possui área livre associada. As outras estações construídas praticamente em toda a extensão da marginal do rio Pinheiros contemplam apenas a inserção da edificação no contexto

¹³ Intitulada: "Praças do Metrô", nela o autor analisa as praças das estações de metrô.

¹⁴ Termo utilizado por Bartalini.

urbano sem áreas livres associadas. A estação de Perus foi inaugurada em 1867, e suas edificações originais estão tombadas pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico). O plano da CPTM propõe um deslocamento da estação com a construção de uma nova edificação; porém, o prédio antigo será mantido com alteração de uso.

Os bairros da Lapa e Barra Funda, assim como o Brás, se desenvolveram a partir das vilas operárias, sendo que, no início de sua implantação, eram constituídos por uma população de baixa renda. Aos poucos, a classe média foi migrando para a parte alta do bairro, caracterizando duas facetas bem diferentes de ocupação na parte baixa e na parte alta, seccionadas pela ferrovia. Nas intervenções propostas pela CPTM está incluído o tratamento paisagístico, com equipamentos de lazer, da área compreendida entre Lapa e Barra Funda. Atualmente, a Lapa é um importante pólo regional, e a estação está inserida no centro do bairro, caracterizando-se como uma área de confluência de comércios e serviços. A Barra Funda é o maior terminal modal do sistema e uma das estações de trem de maior movimento diário, atendendo 250 mil usuários por dia¹⁵.

As demais estações estão localizadas nos municípios da região metropolitana de São Paulo (Figura 18). As estações de Franco da Rocha, Jandira, Mauá, Mogi das Cruzes, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Ferraz de Vasconcelos e Osasco estão localizadas em seus centros comerciais, facilitando o acesso dos usuários a esses centros e aos bairros. Segundo a CPTM (2002, p.86), na linha 8 – (Diamante), Osasco é o centro de maior expressão, pela atividade econômica e pela atuação como pólo regional de Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi. A estação de Caieiras localiza-se próxima ao centro da cidade; porém, a acessibilidade não é tão boa quanto nas outras estações citadas acima.

¹⁵ Fonte: site da CPTM www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/gerais.asp - data de acesso: 16/08/08.

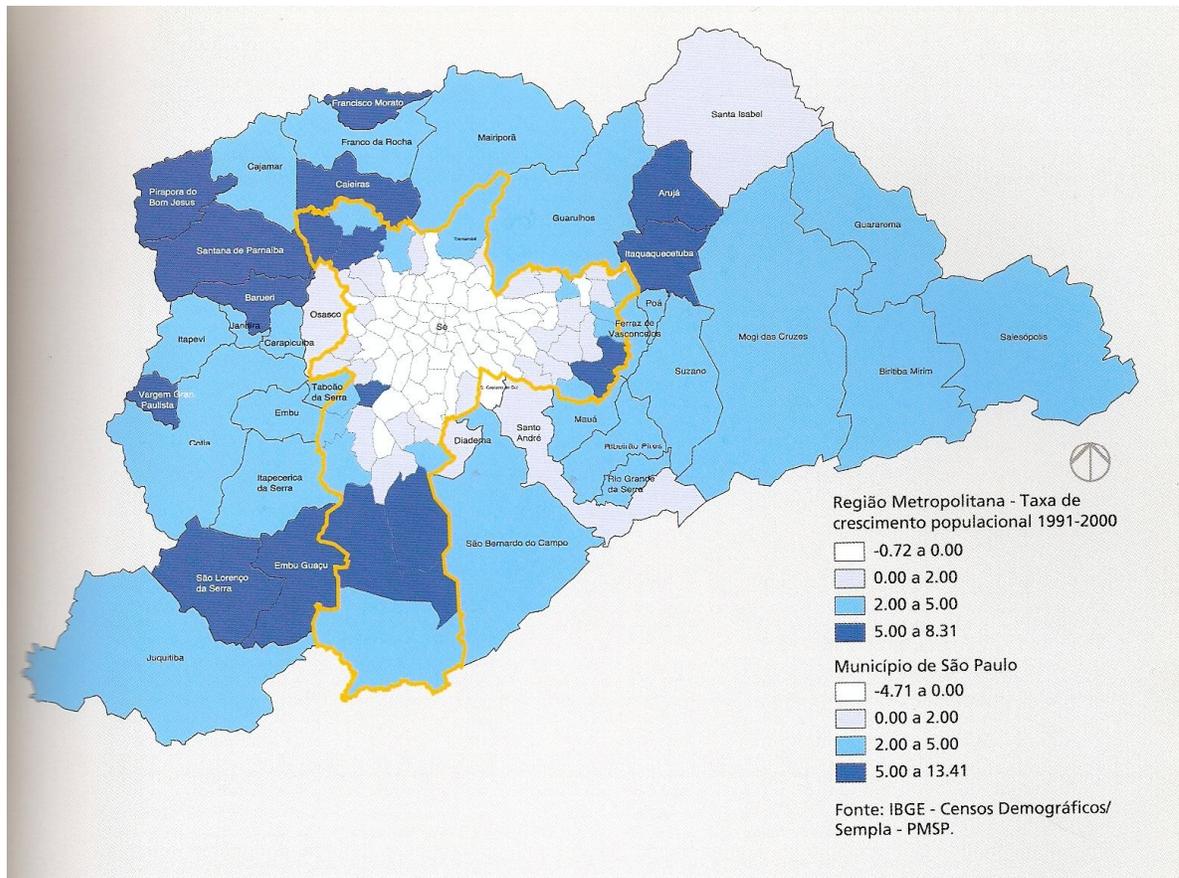


Figura 18 – Mapa da Região Metropolitana de São Paulo.
 FONTE: Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo

Baltazar Fidélis, no município de Franco da Rocha, Jundiapéba, em Mogi das Cruzes, Eng. Manoel Feio, em Itaquaquecetuba, Prefeito Saladino, em Santo André, Quitauína, em Osasco, e Sagrado Coração, em Jandira, pertencem às áreas periféricas desses municípios.

3- SEGUNDA ETAPA – DESENVOLVIMENTO DA MATRIZ

A metodologia adotada para análise das 22 praças propiciou a compilação e comparação de todos os dados coletados no levantamento de campo, permitindo agrupá-los para uma análise mais apurada.

Alguns métodos para avaliação da postura estratégica descrita por Azevedo, M. (2001), como a SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*), destacam a importância de pontos fortes e fracos de uma organização; pois, diante da predominância de um ou de outro, podem ser estabelecidas estratégias que busquem a sobrevivência, manutenção, crescimento ou desenvolvimento da organização. A metodologia GUT (Gravidade/Tendência/Urgência) também pode ser utilizada para definir a predominância dos pontos fortes e fracos.

Em 2002, segundo Barros (2007), a CDHU utilizou o método GUT para a identificação de terrenos com maior desempenho e potencial para construção de novas habitações de interesse social na área central. Aos critérios adotados foram atribuídos pesos conforme o grau de importância, e de acordo com o resultado obtido, foram definidos os melhores terrenos para implantação dos empreendimentos.

Para compilação dos dados obtidos no levantamento preliminar, optou-se neste estudo pela criação de uma matriz, utilizando o método GUT para a identificação das praças com maior potencial de uso, cujos critérios estão definidos na Tabela 1. Atribuindo pesos aos critérios estabelecidos, constituiu-se uma matriz (Tabela 2) que possibilitou organizar as praças em três grupos distintos (A, B e C) através da pontuação final obtida pela soma aritmética dos pesos obtidos.

ASPECTOS CONSIDERADOS	CRITÉRIOS	ALTO (Peso 3)	MÉDIO (Peso 2)	BAIXO (Peso 1)
FUNCIONAIS	FUNÇÃO PREDOMINANTE	Comercial/Lazer	Lazer/Passagem	Passagem/Áreas verdes
	EQUIPAMENTOS	Bancos, Playground e Pergolados	Telefone Público, Lixeiras	Sem equipamentos
	ENTORNO	Misto, comercial, residencial	---	industrial
	CONEXÃO COM OUTRO TIPO DE TRANSPORTE	sim	---	não
	ACESSIBILIDADE AO BAIRRO	Boa	Média	Baixa
MORFOLÓGICOS	PRAÇAS CONECTADAS DIRETAMENTE COM A ESTAÇÃO	sim	---	não
	PISOS	Mosaico/Intertravado com paginação	Mosaico/Intertravado sem paginação	cimentado

Tabela 1 – Organização dos critérios relacionados com pesos atribuídos.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro (Tabela organizada com base na dissertação de mestrado da autora: Gestão Condominial de Habitação de Interesse Social: Estudo na Área Central de São Paulo, 2008)

a) ASPECTOS FUNCIONAIS

- Função predominante – representa as atividades desempenhadas no âmbito da praça;
- Equipamentos – a presença de equipamentos pode influenciar e ampliar as maneiras de utilização da praça;
- Entorno – influencia diretamente no fluxo de pessoas e contribui para a apropriação da praça pelos usuários;
- Conexão com outro tipo de transporte – a integração com terminais urbanos de ônibus e metrô contribui para o aumento de pessoas circulando pelo local;
- Acessibilidade ao bairro – o fácil acesso ao bairro amplia as possibilidades de uso da praça.

b) ASPECTOS MORFOLÓGICOS

- Praças conectadas diretamente com a estação – propicia a obrigatoriedade de passagem por esses espaços;
- Pisos – a presença de paginação de piso permite constatar a preocupação com o desenho da praça.

ESTAÇÕES	ASPECTOS CONSIDERADOS							TOTAL	
	FUNCIONAIS				MORFOLÓGICOS				
	FUNÇÃO PREDOMINANTE	EQUIPAMENTOS	ENTORNO	CONEXÃO COM OUTRO TIPO DE TRANSPORTE	ACESSIBILIDADE AO BAIRRO	PRAÇAS CONECTADAS DIRETAMENTE COM A ESTAÇÃO	PISOS		
Eng. Manoel Feio	3	3	3	3	3	1	3	19	GRUPO A
Ferraz de Vasconcelos	3	3	3	3	3	1	3	19	
Franco da Rocha	3	3	3	1	3	3	3	19	
José Bonifácio	3	3	3	3	2	3	3	20	
Júlio Prestes	2	3	3	3	3	3	3	20	
Lapa	3	3	3	3	3	3	3	21	
Osasco	3	3	3	3	3	3	3	21	
Ribeirão Pires	3	3	3	3	3	3	2	20	
Barra Funda	1	2	3	3	3	3	3	18	GRUPO B
Brás	1	2	3	3	3	3	3	18	
Jandira	3	3	3	3	2	1	1	16	
Mauá	1	3	3	3	2	3	2	17	
Mogi das Cruzes	2	3	3	1	3	3	2	17	
Perus	3	3	3	1	3	1	2	16	
Rio Grande da Serra	3	3	3	3	3	1	2	18	
Baltazar Fidélis	3	3	3	1	2	1	2	15	GRUPO C
Caieiras	1	3	3	1	2	1	1	12	
Jundiapéba	3	3	3	1	2	1	1	14	
Jurubatuba	1	1	3	3	3	3	1	15	
Prefeito Saladino	3	3	1	3	1	3	1	15	
Quitaúna	1	2	3	3	1	3	1	14	
Sagrado Coração	1	2	3	3	1	1	2	13	

Tabela 2 – Matriz de classificação a partir da atribuição dos pesos.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro (Tabela organizada com base na dissertação de mestrado da autora: Gestão Condominial de Habitação de Interesse Social: Estudo na Área Central de São Paulo, 2008)

Derivados da tabela 2, dois critérios destacam-se como relevantes para o aumento do fluxo de usuários no âmbito da praça: a conexão com outro tipo de transporte e a praça conectada diretamente com a estação (Figuras 19 e 20).

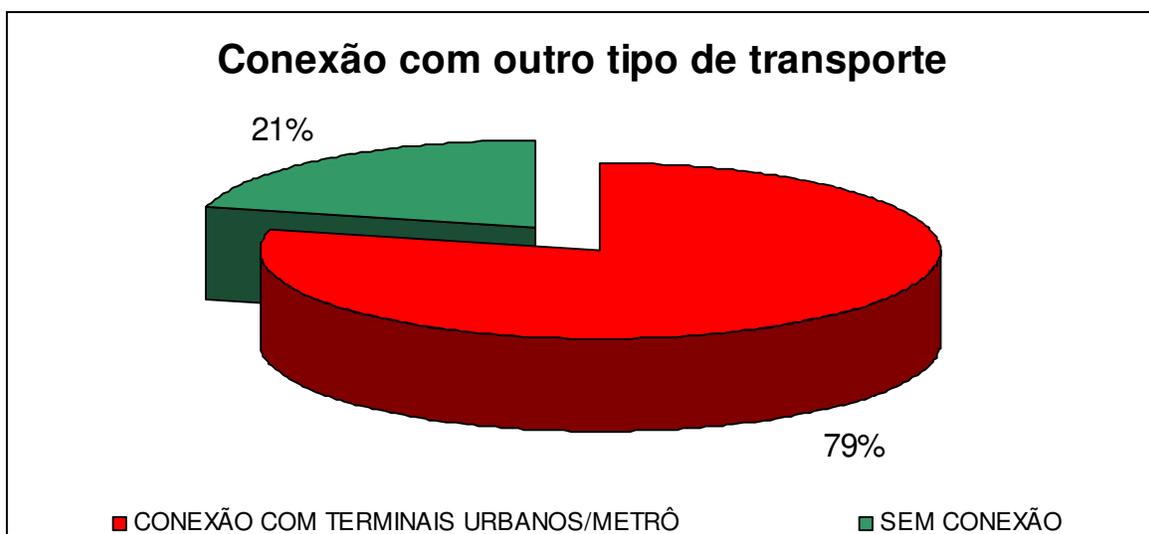


Figura 19 – Gráfico analisando o critério de conexão com outro tipo de transporte.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

A figura 19 demonstra que 79% das 22 estações de trem pré-estabelecidas estão interligadas a um terminal urbano ou metrô. Esses dados demonstram que a estação de trem não se constitui apenas como ponto final da viagem, mas como um ponto de transição, de articulação, o que proporciona um fluxo de usuários maior, pois agrega destinos diversos.

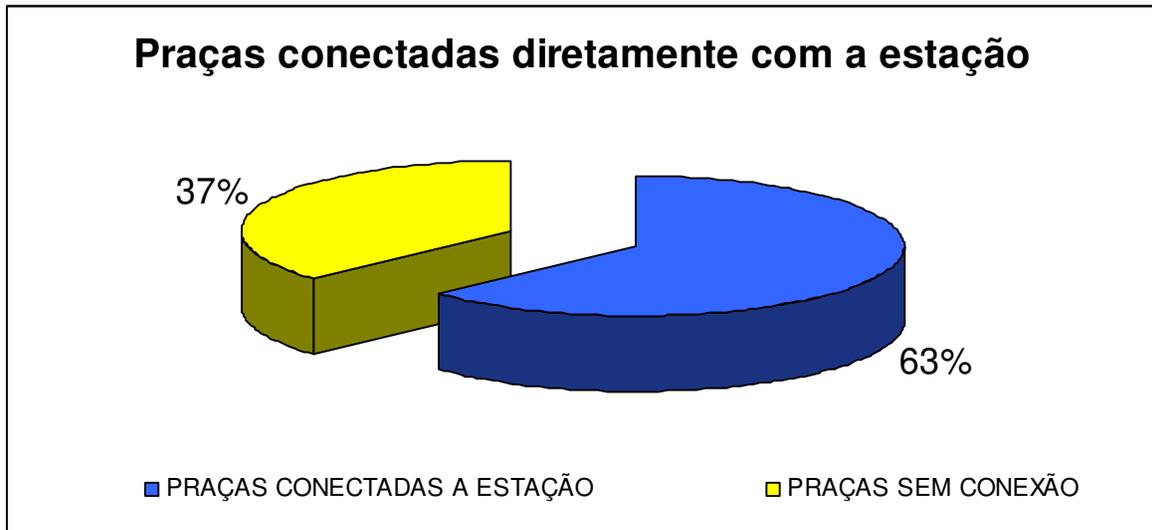


Figura 20 – Gráfico analisando a porcentagem de praças conectadas diretamente com a estação.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Na figura 20, as praças conectadas diretamente à estação, ou seja, sem ruas separando o espaço da praça do edifício da estação, apresentam-se em 63% dos casos estudados. Neles a passagem pela praça torna-se obrigatória, sendo que a proximidade com a estação favorece o estabelecimento de pequenos comércios, principalmente alimentícios. Esses fatores podem influenciar no aumento de freqüência da área, embora não seja um fator determinante. Duas estações estudadas: Engenheiro Manoel Feio e Ferraz de Vasconcelos possuem uma rua entre a estação e a praça; porém, o fluxo de veículos é reduzido, não se constituindo como um obstáculo de travessia.

4- ANÁLISE DAS PRAÇAS PRÉ-SELECIONADAS

As estações pré-selecionadas, decorrentes dos resultados obtidos nas visitas a campo e no desenvolvimento da matriz, serão apresentadas a seguir, com as devidas considerações que justificam a escolha das oito estações que serão objeto de aprofundamento no próximo capítulo.

a) Grupo A

O grupo A, com maior pontuação, teoricamente fornece os melhores parâmetros de análise, pois apresenta praticamente todos os aspectos considerados importantes para a averiguação da existência do caráter de encontro e do convívio presente nesses espaços, da relação com o entorno e da maneira como são utilizados.

A Praça da Estação Engenheiro Manoel Feio está separada da estação; porém, a rua é estreita e com pouco movimento, o que permite o fácil acesso dos usuários do trem à praça. Está interligada ao Terminal Urbano e possui uma feira de frutas e verduras permanente ocorrendo nesse espaço (Figuras 21, 22, 23 e 24).



Figura 21 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 22 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 23/01/08)



Figura 23 – Praça em frente à estação Engenheiro Manoel Feio.
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 24 – Feira livre na Praça da Estação Engenheiro Manoel Feio.
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 26 – Vista aérea da Estação Ferraz de Vasconcelos.
FONTE: www.mapsgoogle.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 27 – Foto da Praça da Bíblia.
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 28 – Foto da Praça da Independência.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Franco da Rocha (antiga Estação de Juqueri) (Figura 29) é uma das poucas estações que não está conectada a outro transporte; porém, existe a previsão da construção de um terminal urbano. O entorno é predominantemente comercial, embora na época de sua implantação tenha tido uma importante função hospitalar, com a instalação do “Hospício Estadual dos Alienados” (LANGENBUCH, 1971, p. 112).

A praça foi remodelada em 2008 e atualmente se configura como um grande calçadão de conexão entre a estação e as lojas, criando um espaço urbano dinâmico (Figuras 30 e 31).



Figura 29 – Vista aérea da Estação Franco da Rocha.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 30 – Acesso à Estação Franco da Rocha.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 31 – Calçadão em frente à Estação Franco da Rocha.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Das oito estações pertencentes ao grupo A, apenas José Bonifácio (Figuras 32, 33 e 34) possui um entorno residencial, o que pode agregar a este espaço um caráter de praça de bairro, mais voltado ao lazer do que ao comércio e serviços.



Figura 32 – Vista aérea da Estação José Bonifácio.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 33 – Vista aérea da Estação José Bonifácio.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 34 – Praça da Estação José Bonifácio.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

A Praça Júlio Prestes possui características interessantes: tem conexão com outro tipo de transporte e com a estação; possui equipamentos, tais como bancos, monumentos, e um entorno misto, o que pode propiciar um fluxo intenso (Figuras 35, 36 e 37).



Figura 37 – Praça Júlio Prestes conectada diretamente com a Estação.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

As praças das estações de Ribeirão Pires (Figuras 38 e 39), Osasco (Figuras 40, 41, 42 e 43) e Lapa (Figuras 44 e 45) apresentam as mesmas características: as três estão interligadas a outro tipo de transporte, o espaço livre está conectado diretamente com a estação e o entorno é comercial, inclusive com a rua principal do comércio desembocando na praça. Esses elementos podem ser essenciais para propiciar um uso mais intenso das praças.

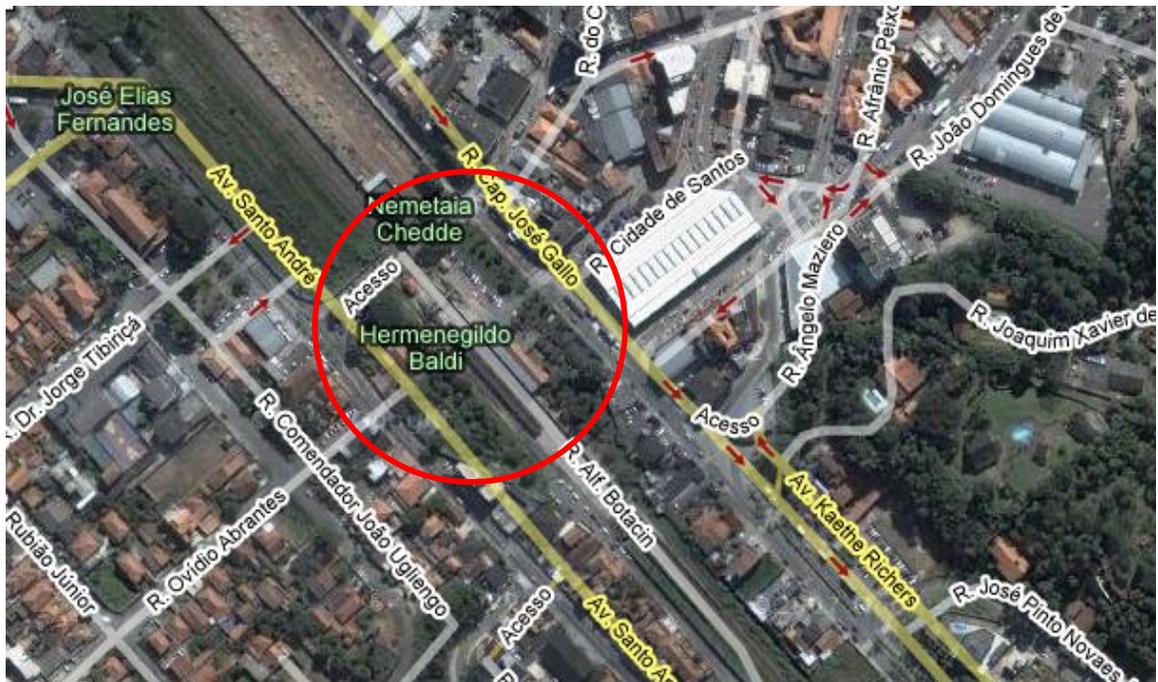


Figura 38 – Vista aérea da Estação Ribeirão Pires.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 39 – Praça da Estação de Ribeirão Pires.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 42 – Praça da Estação de Osasco.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 43 – Rua do Comércio em frente à Praça da Estação de Osasco.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 44 – Vista aérea da Estação da Lapa.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 45 – Praça da Estação da Lapa.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

b) Grupo B

Neste grupo foram consideradas as duas estações de maior movimento diário da CPTM - Barra Funda, com 250 mil (Figuras 46 e 47); Brás, com 300 mil usuários (Figuras 48, 49 e 50). Ambas apresentam espaços livres públicos com aspectos semelhantes: há predominância da função de passagem, com o intuito de absorver o intenso fluxo de pedestres gerado pelo terminal urbano, metrô e ferrovia, e observa-se a ausência de equipamentos de convivência. Quanto às diferenças, a Barra Funda apresenta um comércio informal em decorrência do fluxo intenso gerado pela Universidade Nove de Julho (UNINOVE), com cursos que tem início às 7h50 e terminam às 23h00, distribuídos em três edifícios no entorno da estação; já no espaço do Brás não ocorre nenhum tipo de comércio ou prestação de serviços.

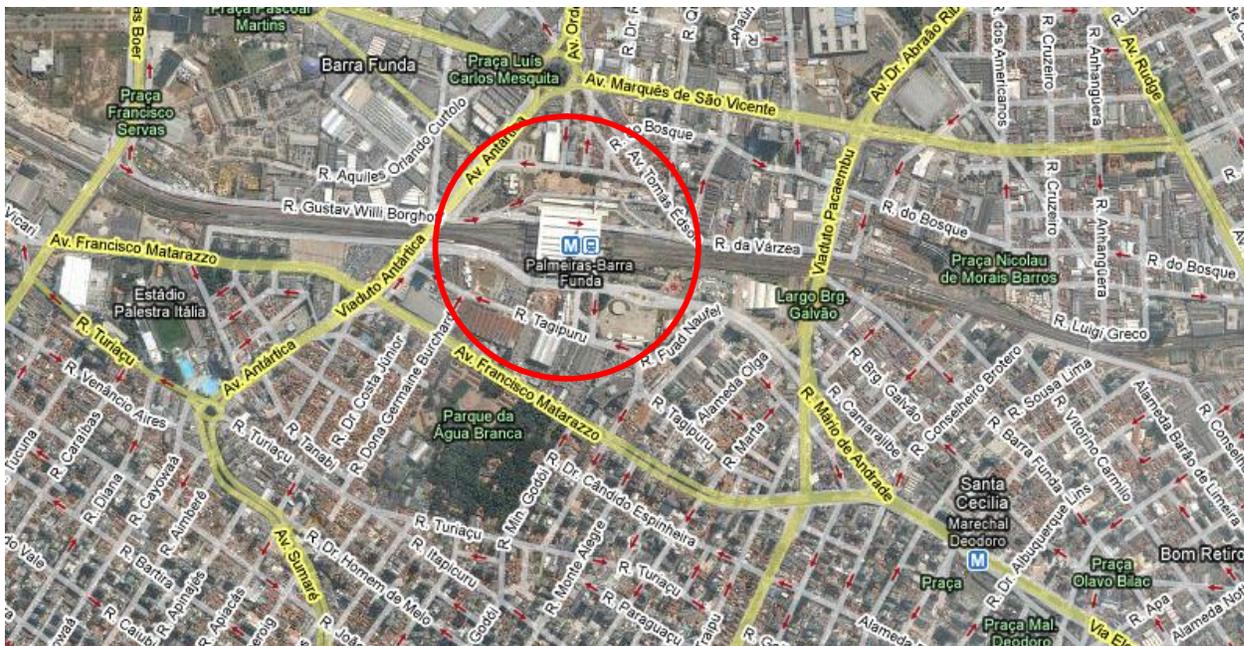


Figura 46 – Vista aérea da Estação Barra Funda.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 20/11/08)



Figura 47 – Comércio instalado na praça da Estação Barra Funda.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

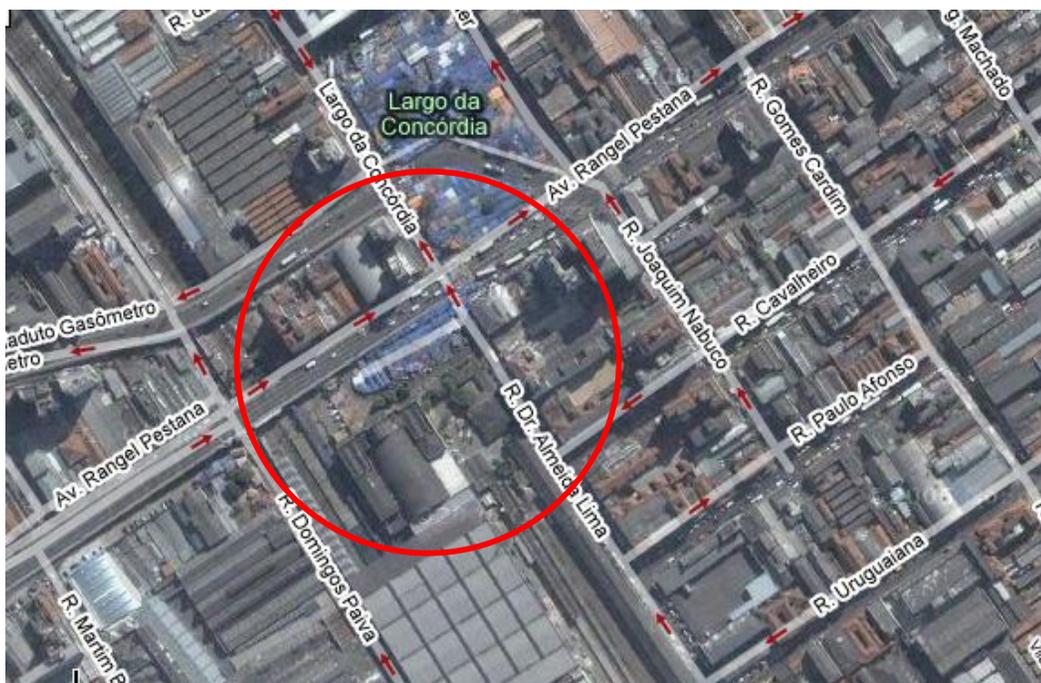


Figura 48 – Vista aérea da Estação do Brás.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 49 – Vista aérea da Estação do Brás.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 50 – Espaço Livre em frente à Estação do Brás.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 52 – Calçadão em frente à Estação Mauá.
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 53 – Praça com bancos e mesas próxima à Estação Mauá.
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Morfologicamente, a Praça da Estação de Jandira apresenta a mesma configuração do calçadão de Mauá, com uma forma linear que acompanha a extensão da estação. Porém, as funções desempenhadas nos dois espaços diferem. Enquanto no calçadão de Mauá prevalece a circulação, em Jandira os equipamentos inseridos e a vegetação que proporciona sombra favorecem o descanso e a permanência. O único contraponto deste espaço é a movimentada avenida que separa a praça do bairro, dificultando o acesso.

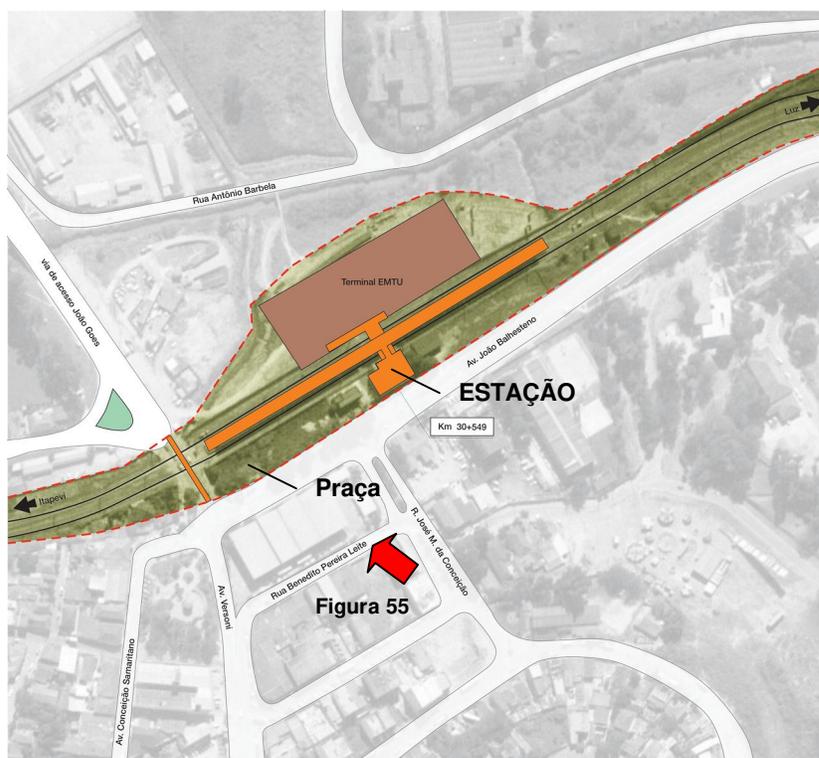


Figura 54 – Vista aérea da Estação de Jandira.

FONTE: Projeto Funcional: Modernização da malha da CPTM (CPTM, 2002)



Figura 55 – Praça da Estação de Jandira.

FONTE: Sheila Marques de Oliveira

Uma calçada generosa, equipada com bancos, produz um pequeno espaço de permanência em frente à Estação de Mogi das Cruzes (Figuras 56, 57 e 58). Em contrapartida, a praça triangular em frente à estação e circundada pela Avenida Gov. Adhemar de Barros e Rodovia Prof. Alfredo Rolim de Moura funciona como uma rotatória, excluindo o usuário e sem atrativos de uso. O mesmo ocorre na Praça Inácio Dias, em frente à estação de Perus, localizada embaixo de dois viadutos: Viaduto Dep. Ulisses Guimarães e Viaduto Dona Mora Guimarães e rodeada por ruas de trânsito intenso. O coreto existente encontra-se abandonado e os equipamentos de recreação infantil, ociosos (Figuras 59, 60, 61 e 62).

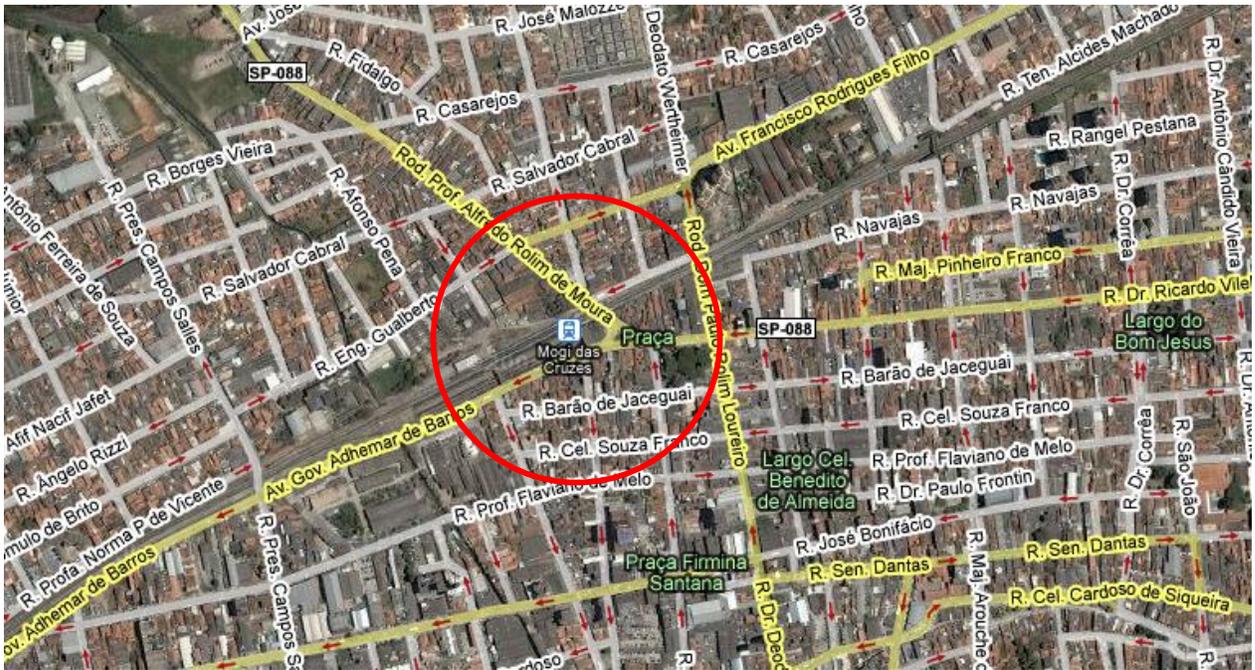


Figura 56 – Vista aérea da Estação de Mogi das Cruzes.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 20/11/08)



Figura 57 – Fachada da estação de Mogi em 02/01/2005 – foto Ralph M. Giesbrecht.

FONTE: site www.estacoesferroviarias.com.br/m/mcruzes.htm



Figura 60 – Praça da Estação de Perus.
FONTE: Sheila Marques de Oliveira



Figura 61 – Coreto da Praça da Estação de Perus.
FONTE: Sheila Marques de Oliveira



Figura 62 – Equipamentos da Praça da Estação de Perus.

FONTE: Sheila Marques de Oliveira

De todos os espaços visitados pertencentes ao grupo B, a Praça de Rio Grande da Serra (Figura 63) é a que mais se adéqua ao conceito de praça destinada ao lazer, com a inserção de equipamentos, como quadras esportivas, *playgrounds* e palcos, aspectos citados por Robba e Macedo (2002, p.38), como exposto no capítulo I. Inaugurado em maio de 2004, o anexo de lazer e esporte oferece pista de *skate* e campo de futebol, agregando à Praça da Bíblia novas funções.

Entretanto, embora seja um espaço extremamente interessante, pois contempla equipamentos destinados a um lazer esportivo (Figuras 65 e 66), a Praça da Bíblia está totalmente desconectada da área da estação (Figura 64). Dependendo do trajeto do usuário até a estação, a praça pode passar totalmente despercebida.



Figura 63 – Vista aérea da Estação de Rio Grande da Serra.
FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 64 – Vista aérea da Estação de Rio Grande da Serra.
FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 65 – Pista de *skate* da Praça de Rio Grande da Serra – Estação ao fundo.
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 66 – Equipamentos da Praça de Rio Grande da Serra.
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

A partir da descrição de cada estação, é possível constatar que as Praças das Estações: Barra Funda, Brás e Mauá são predominantemente de passagem, enquanto as de Mogi das Cruzes, Jandira e Perus apresentam problemas de transposição e acessibilidade. A única praça em que há equipamentos destinados ao lazer e à convivência é a Praça da Bíblia, próxima à Estação Rio Grande da Serra; porém, como evidenciado anteriormente, a ausência de conexão da praça com a estação interfere na investigação proposta nesta pesquisa.

c) Grupo C

A Praça da Emancipação Pref. Gino Dartora, em frente à estação de Caieiras, configura-se como uma rotatória (Figuras 67, 68, 69 e 70), dificultando a travessia e, conseqüentemente, impossibilitando a presença de atividades e um uso efetivo. A configuração da Praça da Estação Sagrado Coração (Figuras 71 e 72) também é decorrente do sistema viário, e o difícil acesso até a avenida principal e ao centro de Jandira, devido à declividade do bairro¹⁶, prejudica o uso do espaço. Segundo Robba (2004), ainda existem muitas discussões sobre a classificação desses espaços como praças.

Existem ainda muitas imprecisões sobre a definição de alguns espaços remanescentes do sistema viário, que são chamados de praças mesmo não tendo o programa recreativo e de convivência que caracteriza a praça ou não sendo acessíveis devido ao tráfego intenso nas vias lindeiras (ROBBA, 2004, p. 25).

¹⁶ Informações obtidas no site www.estacoesferroviarias.com.br/s/sagrcoracao.htm - data de acesso: 16/08/08.

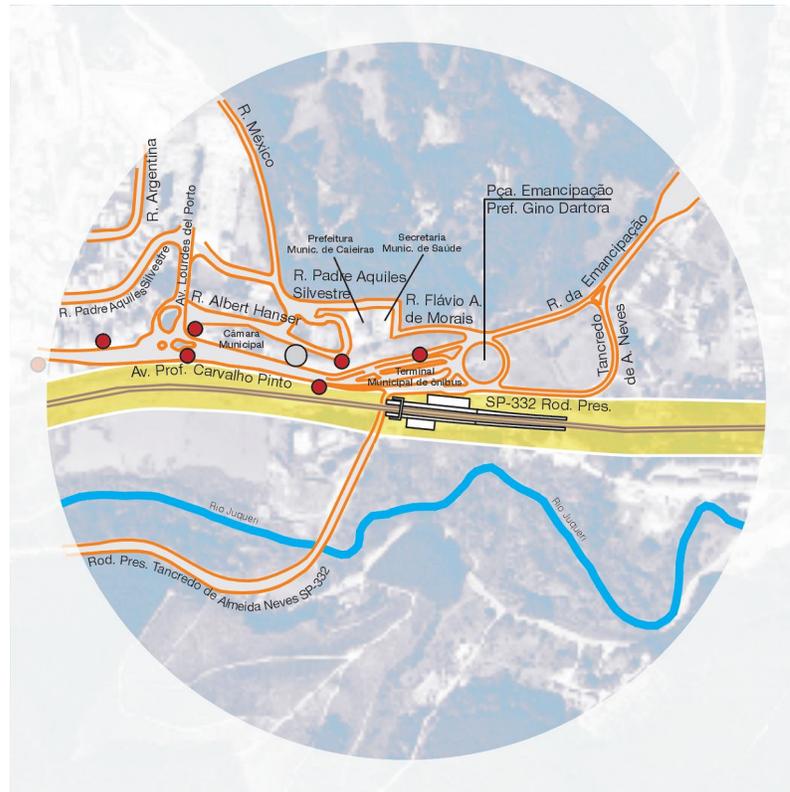


Figura 67 – Vista aérea da Estação Caieiras.

FONTE: Projeto Funcional: Modernização da malha da CPTM (CPTM, 2002)



Figura 68 – Vista aérea da Estação Caieiras.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 69 – Área verde em frente à Estação Caieiras.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 70 – Área verde em frente à Estação Caieiras.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 71 – Vista aérea da Estação Sagrado Coração.

FONTE: Projeto Funcional: Modernização da malha da CPTM (CPTM, 2002)



Figura 72 – Praça da Estação Sagrado Coração.

FONTE: Sheila Marques de Oliveira

Baltazar Fidélis e Jundiapéba são estações pequenas, periféricas, com um fluxo pequeno de usuários¹⁷. Em Baltazar Fidélis, a Praça Domingos Antônio Lopes está separada da estação pela Rua Argentina (Figuras 73, 74 e 75). Esta rua não possui um fluxo intenso de veículos; porém, o fato de o espaço da praça estar deslocado do acesso da edificação permite ao usuário sair do trem sem transitar pelo ambiente da praça. No entorno, encontra-se uma escola, e o uso misto (comercial e residencial) possibilita um uso muito mais integrado ao bairro do que ligado à estação de trem.

Em Jundiapéba, o mesmo ocorre com a Praça Veteranos da Guerra: o seu formato triangular conduz os usuários a transitarem pelas vias laterais para acessar a Avenida Lourenço de Souza Franco. O sistema viário ao redor da praça é composto por três avenidas, dificultando a travessia e o acesso (Figuras 76 e 77).



Figura 73 – Vista aérea da Estação Baltazar Fidélis.

FONTE: Projeto Funcional: Modernização da malha da CPTM (CPTM, 2002)

¹⁷ Segundo informações obtidas na CPTM, Baltazar Fidélis conta com um fluxo diário de 7920 usuários e Jundiapéba, 3830 usuários.



Figura 74 – Vista aérea da Estação Baltazar Fidélis.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 75 – Praça da Estação Baltazar Fidélis.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

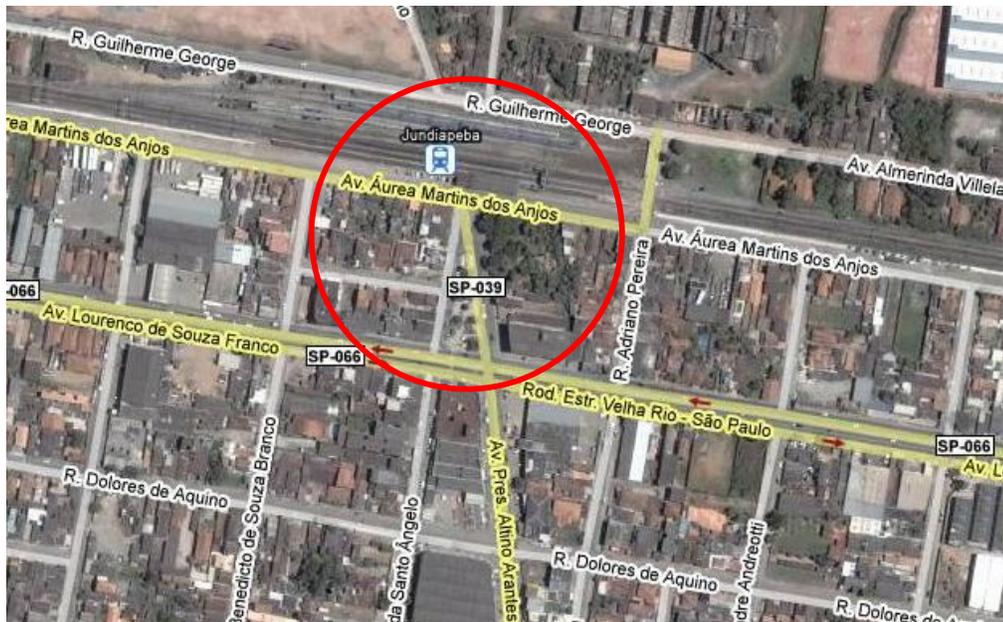


Figura 76 – Vista aérea da Estação Jundiapéba.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 20/11/08)



Figura 77 – Praça da Estação Jundiapéba.

FONTE: Sheila Marques de Oliveira

A Estação Jurubatuba (Figuras 78 e 79) está conectada diretamente com a Praça Camafeu; porém, observa-se nesta a ausência de equipamentos recreativos ou de convivência, o que exclui a permanência dos usuários, predominando a função de passagem. O mesmo ocorre com a Praça Antônio Raposo Tavares, localizada em frente à estação Quitaúna (Figuras 80 e 81), que também apresenta um uso inexpressivo.

Robba e Macedo (2002, p. 41) identificam essa vocação de área de passagem em algumas praças:

Paralelamente, a necessidade de espaço para absorver o intenso fluxo de pedestres das cidades contemporâneas também imprimiu a alguns projetos a vocação de área de passagem, principalmente nas praças localizadas nas áreas centrais, nos centros de bairro e junto a estações intermodais de transporte coletivo, onde o acúmulo de pessoas em trânsito é maior.

Embora essas áreas, consideradas estritamente de passagem, desempenhem um papel importante de transposição do pedestre, não apresentam equipamentos recreativos ou de convivência que possibilitem o encontro e o convívio social nesses espaços.



Figura 78 – Vista aérea da Estação Jurubatuba.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 79 – Praça Camafeu em frente à Estação Jurubatuba.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 80 – Vista aérea da Estação Quitaúna.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 81 – Praça Antônio Raposo Tavares em frente à Estação Quitaúna.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Na época da implantação da ferrovia, o entorno das estações se constituía basicamente como um setor industrial. Langenbuch (1971, p. 177) destaca inclusive o “trinômio *ferrovia – terrenos grandes, planos e baratos – água fluvial*”, que propiciou a grande expansão dessas áreas industriais.

A Estação de Prefeito Saladino (Figura 82), localizada em Santo André, é a única que ainda apresenta esse entorno industrial, sendo que seu espaço livre é ocupado apenas por ambulantes. Existe uma área em frente à estação denominada praça de eventos, mas que se caracteriza como um espaço ocioso. Talvez o fato de Santo André ter se constituído como um forte pólo industrial desde o início da implantação da ferrovia ainda exerça influência no desenvolvimento dessa área.

A praça projetada ao longo da calçada está equipada com bancos, mesas, e as árvores plantadas com certo distanciamento produzem sombra (Figura 83), o que poderia propiciar um espaço agradável de convivência. Contudo, não há ligação com bairros residenciais ou áreas comerciais, reduzindo a possibilidade de frequência e permanência no local.



Figura 82 – Vista aérea da Estação Prefeito Saladino.

FONTE: www.maps.google.com.br (Data de acesso: 22/01/08)



Figura 83 – Praça da Estação Prefeito Saladino.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

A análise das praças das estações pertencentes ao grupo C permite concluir que a inserção urbana, implantação e equipamentos recreativos e de convivência presentes nas praças: Emancipação Pref. Gino Dartora (Caieiras), Sagrado Coração, Domingos Antônio Lopes (Baltazar Fidélis), Praça Veteranos da Guerra (Jundiapéba), Praça Camafeu (Jurubatuba), Praça Antônio Raposo Tavares (Quitaúna) e Baltazar Fidélis não induzem ao encontro e ao convívio social.

Diante da descrição e análise das praças pré-selecionadas, constata-se que, dos três grupos de praças decorrentes do desenvolvimento da matriz (Tabela 2), o grupo A é o que apresenta os critérios com melhor pontuação. Este fato, teoricamente, pode ser o indício de praças que tenham um fluxo maior de usuários, com melhores equipamentos e, conseqüentemente, com o desenvolvimento de atividades diversas que favoreçam a convivência.

Para confirmar se realmente todos os critérios levantados e pontuados interferem diretamente na apropriação do espaço da praça pelos usuários, no próximo capítulo é apresentado, então, o estudo das oito estações destacadas no grupo A: Engenheiro Manoel Feio, Ferraz de Vasconcelos, Franco da Rocha, José Bonifácio, Júlio Prestes, Lapa, Osasco e Ribeirão Pires.

III – ANÁLISE E RESULTADOS

1- ANÁLISE DAS PRAÇAS SELECIONADAS

Neste capítulo são analisadas as oito praças consideradas representativas das estações de trem: Engenheiro Manoel Feio, Ferraz de Vasconcelos, Franco da Rocha, José Bonifácio, Júlio Prestes, Lapa, Osasco e Ribeirão Pires. O objetivo é identificar o papel que desempenham na cidade, seu uso e a existência de características que poderiam ser estabelecidas como padrões para o tipo de projeto em foco neste estudo.

Os procedimentos utilizados para compreender o desempenho destas áreas levaram em consideração os seguintes fatores: breve descrição histórica, análise do contexto em que se situa a praça, considerando o tecido urbano e o entorno físico imediato, a análise morfológica com a identificação dos principais elementos de estruturação do espaço da praça e a observação dos usos e usuários.

A articulação com o tecido urbano e com o entorno imediato é um fator preponderante para garantir o bom desempenho do espaço público. Segundo Jacobs (2000, p. 104), a diversidade da vizinhança e a variedade de usos dos edifícios do entorno propiciam a utilização do espaço público por diversos usuários, em horários diferentes, gerando uma sucessão complexa de usos e usuários.

Espera-se muito dos parques urbanos¹⁸. Longe de transformar qualquer virtude inerente ao entorno, longe de promover as vizinhanças automaticamente, os próprios parques de bairro é que são direta e drasticamente afetados pela maneira como a vizinhança neles interfere.

¹⁸ Jacobs (2000, p.99) define que os parques urbanos normalmente se destinam ao uso trivial geral, como pátios públicos, seja a localidade predominantemente ligada ao trabalho, predominantemente residencial, ou uma grande mistura. A maioria das praças enquadra-se nessa categoria de uso geral como pátio público.

Desta forma, o estudo do entorno possibilita um melhor entendimento das atividades desenvolvidas na praça e dos usuários que a freqüentam.

A análise do tecido urbano caracteriza a acessibilidade, através do estudo da estrutura viária e do padrão de parcelamento da área. Para isto foi definida uma área a partir de um raio de 600m, tendo como centro as estações de trem (esta área de intervenção urbana foi fixada pelo Plano Regional Estratégico para a implantação das estruturas físicas da rede estrutural de transporte coletivo público)¹⁹.

As relações estabelecidas entre a praça e a vizinhança próxima são destacadas no estudo do entorno, através da observação da acessibilidade, do gabarito das edificações e da variedade de usos nele contidos. Esta análise foi realizada a partir de um levantamento fotográfico e de apontamentos de campo.

Para a pesquisa de uso foi adotada a metodologia de Alex (2004), com base na metodologia de avaliação pós-ocupação utilizada por White (1980) e Zeisel (1987). O levantamento de campo abordou os seguintes aspectos:

1. Observações sistemáticas em quatro horários diferentes: nos dois horários de pico da estação (05h00min às 08h30min e das 17h00min às 20h00min)²⁰, no intervalo do almoço e em um horário intermediário na parte da manhã ou tarde, em dias diferentes da semana. O horário de pico da estação permitiu investigar se este transporte de massa exerce influência direta na intensidade e no tipo de usos das praças;
2. Aspectos comportamentais analisados a partir da verificação da diversidade de pessoas no local e das atividades desenvolvidas no âmbito da praça;
3. Fotografias para registro destas atividades;
4. Entrevistas eventuais com usuários.

¹⁹ Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo 2002-2012/Secretaria Municipal de Planejamento Urbano do Município de São Paulo (Sempla) (organização). – São Paulo: Editora Senac São Paulo; Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004.

²⁰ Os horários de picos das estações variam de acordo com a linha, porém este é o intervalo médio em todas as estações.

Os dados obtidos permitiram descrever a rotina diária de cada praça, apresentando o ritmo próprio de cada uma delas e a complexidade de usos e usuários existentes em cada local. Com o intuito de facilitar a comparação entre elas, tabelas com a síntese destas informações foram elaboradas.

Para descrição dessa seqüência diária, Jacobs (2000, p. 105) torna-se uma referência essencial. Ao descrever a rotina diária da Praça *Rittenhouse Square*, na Filadélfia, com as pessoas entrando e saindo em diferentes horários e realizando atividades diversas, o autor sugere que acompanhar essa seqüência de movimentos seria como acompanhar o “balé da praça”.

Nessa medida, o grande desafio das observações de campo do presente estudo foi compreender essa dinâmica de movimentos, em cada praça analisada.

Embora os casos estudados sejam analisados individualmente, optou-se por estabelecer comparações e até mesmo ressaltar algumas diferenças entre os diversos elementos, no sentido de propiciar novas interpretações e resultados interessantes. Para estabelecer as comparações, os estudos de casos foram agrupados da seguinte forma:

Praças de Centro de Cidade: Ferraz de Vasconcelos, Franco da Rocha, Júlio Prestes²¹, Osasco e Ribeirão Pires;

Praça de Centro de Bairro: Lapa

Praças Periféricas: Engenheiro Manoel Feio e José Bonifácio

²¹ Embora a estação Júlio Prestes tenha sido agrupada com as outras estações de centro de cidade, ela apresenta características bem diversas por estar localizada no centro de São Paulo.

PRAÇAS DE CENTRO DE CIDADE

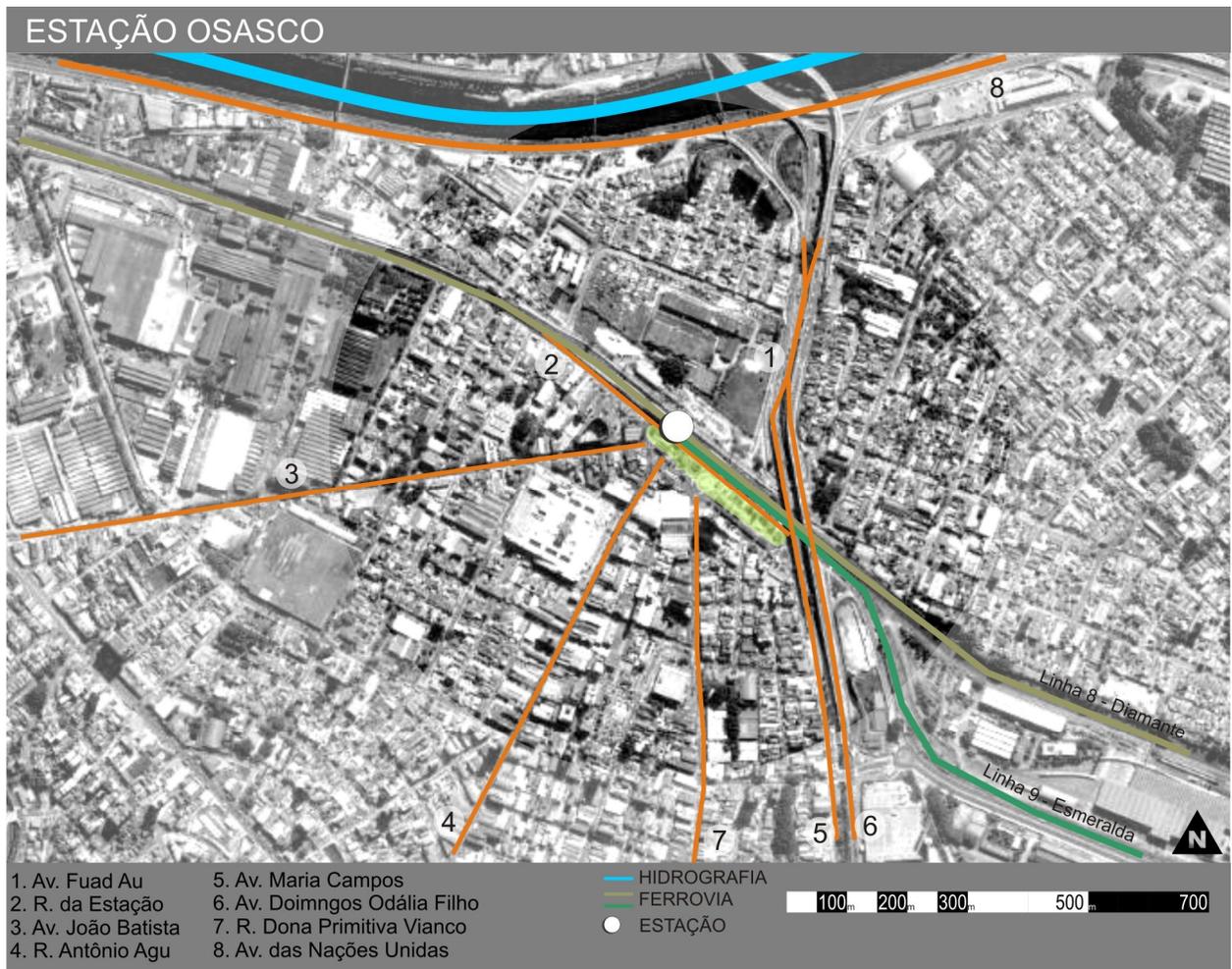


Figura 84 – Foto aérea com a localização da Estação de Osasco
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

OSASCO

CONTEXTO

A estação de Osasco está localizada no bairro Industrial Centro, em um ponto de convergência da Avenida João Batista, Rua Antônio Agu, Rua Dona Primitiva Vianco, Rua Melvin Jones, Viaduto Dona Inês Collino, Rua Antônio Menck e Rua da Estação (Figura 85). O bairro recebeu esta denominação devido as indústrias pesadas que se instalaram no local nas décadas de 40, 50 e 60. Entretanto, a evasão industrial ocorrida nas últimas décadas propiciou o crescimento e a predominância da atividade terciária.



Figura 85 – Foto aérea com a localização da Estação de Osasco

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

A ocupação urbana de Osasco surgiu a partir da implantação da Estação Ferroviária e das vilas operárias, sendo que a região se desenvolveu como subúrbio industrial e operário durante 70 anos. Antônio Agu, imigrante italiano fundador de Osasco, construiu a estação em 1894, mas sua inauguração como estação de passageiros aconteceu em 1895.

Atualmente, Osasco é a quinta maior cidade do Estado de São Paulo, com 700 mil habitantes. Como descrito anteriormente, é o centro de maior expressão da sua região. Está localizada próximo a capital e possui acessos importantes através da Rodovia Castelo Branco, Rodovia Raposo Tavares, Rodoanel Mário Covas e pela Estrada de Ferro da CPTM. Contudo, as barreiras físicas provocadas pelo Rio Tietê e ferrovia, que seccionam a cidade no sentido leste-oeste, comprometem a mobilidade urbana entre os bairros.

As principais vias de acesso à estação são Avenida Marechal Rondon; Rua Ester Rombenso; Rua da Estação; Avenida João Batista; Avenida Sport Clube Corinthians Paulista e Avenida dos Autonomistas²².



Figura 86 – Primeira audição Pública da Corporação Musical Santo Antônio de Osasco, no Largo da Estação, em março de 1954.

Fonte: www.osascoagora.com.br

A estação atual foi construída e aberta oficialmente em 25/01/1979, porém fotos de 1954 (Figura 86) já demonstram a existência do Largo da Estação. Na década de 60, com o advento do “Plano de Urbanização do Vale do Bussocaba”, o Largo da Estação foi reformado e tornou-se a Praça Antônio Menck.

²² Informações obtidas no site http://www.sehdu.osasco.sp.gov.br/dados_gerais.aspx

Reformada pela Secretaria de Obras e do Meio Ambiente em 1989, com projeto do arquiteto Eugênio Fernandes Queiroga, a praça atual sofreu novas intervenções em 1991, com o projeto do arquiteto Antônio Carlos Rossini. O calçadão da Rua Antônio Agu, que chega até a estação de trem, teve seu primeiro trecho inaugurado em 1986, sendo que, antes de se tornar calçadão, fazia a ligação entre o Largo da Estação e da Avenida dos Autonomistas.

Nos arredores da praça, há diversas escolas, supermercados, hospitais, Shopping, lojas grandes e pequenas, uma biblioteca pública e algumas áreas verdes. No entorno imediato, as edificações construídas no alinhamento do lote formam uma massa compacta, reforçando o eixo paralelo à ferrovia. O gabarito é baixo, composto em sua maioria de quatro pavimentos, com comércio no térreo e prestação de serviços nos andares superiores. O único edifício com mais de dez andares localiza-se em frente ao terminal urbano, com uso misto - comércio no térreo e residências nos demais pavimentos.

ANÁLISE DE PROJETO

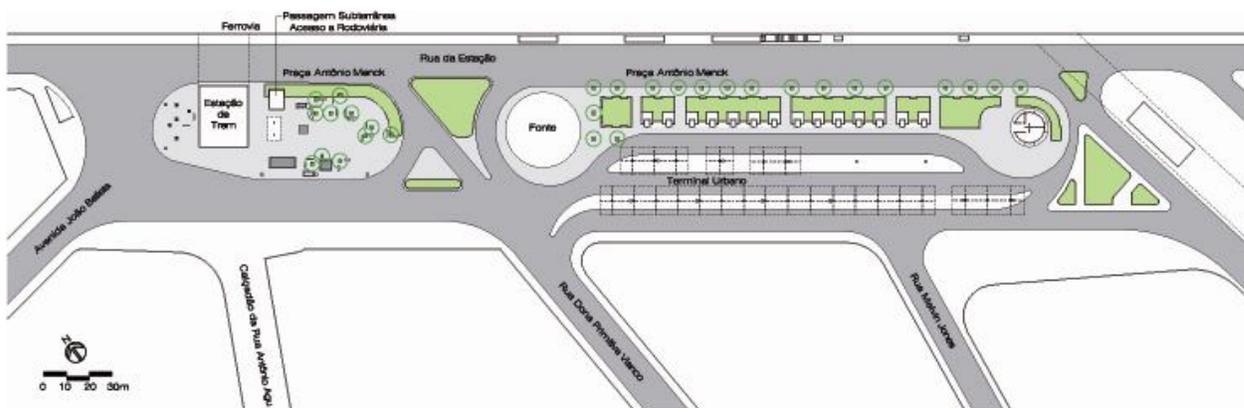


Figura 87 – Planta da Praça Antônio Menck

FONTE: Prefeitura Municipal de Osasco. Desenho: Ana Paula Dantas

Em seu estudo de morfologia das praças, Zucker (1959) define um dos seus arquétipos como praças agrupadas: uma seqüência de praças que possuem sua própria individualidade, mas com a noção do conjunto preservada.

Assim, ao ser seccionada pelo sistema viário, a Praça Antônio Menck na Estação de Osasco dividiu-se em vários espaços diferenciados, com formas e dimensões variadas (Figura 87). As formas ovais e circulares, que normalmente se caracterizam por serem fechadas, de difícil integração, conseguem, neste caso, manter a leitura do conjunto. A unidade formal é preservada, por meio de um eixo paralelo à ferrovia (Figura 88).

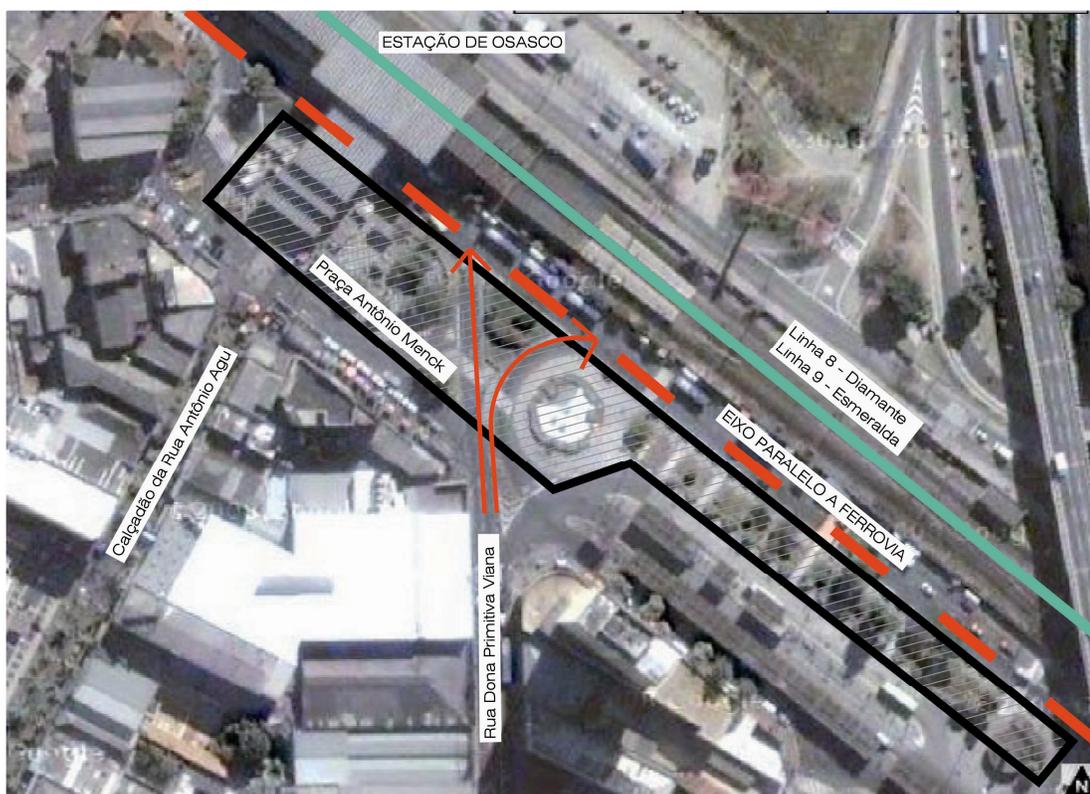


Figura 88 – Morfologia da Praça Antônio Menck

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro – BASE: www.maps.google.com.br

Os espaços resultantes ganham sua própria individualidade, caracterizando duas praças distintas: a praça da estação e a praça integrada ao terminal urbano, mesmo com todo o conjunto sendo considerado uma única praça.

Considerando todas estas características formais, a estrutura da Praça Antônio Menck se assemelha muito com à descrição das praças agrupadas.

A Rua Dona Primitiva Viana, embora não se constitua em uma barreira para a travessia, sempre será um obstáculo a ser ultrapassado, e o usuário só o transpõe quando realmente necessário. Se todo o conjunto não fosse seccionado pelo sistema viário, provavelmente o uso do espaço próximo ao terminal urbano seria mais dinâmico, como acontece na área conectada à estação de trem.

A praça da estação, além de possuir mais equipamentos, tem sua localização favorecida pelo calçadão e pelo parcelamento do solo, que converge todas as ruas para o seu espaço. A estação funciona como um centro de convergência, sendo que o formato oval reforça essa característica (Figura 89).



Figura 89 – Relação entre a Praça Antônio Menck e as ruas do entorno.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro – BASE: www.maps.google.com.br

A paginação de piso, definida por quadrados preto e branco de mosaico português, evidencia as linhas diagonais, proporcionando movimento (Figura 90). A área verde é insignificante se comparada com a área pavimentada. Árvores esparsas proporcionam sombra em alguns pontos e a jardineira ao redor da rua da estação funciona como um elemento de fechamento, forrado apenas com grama. Se não fossem estes poucos exemplares arbóreos, a praça poderia ser considerada uma praça seca (Figura 92).

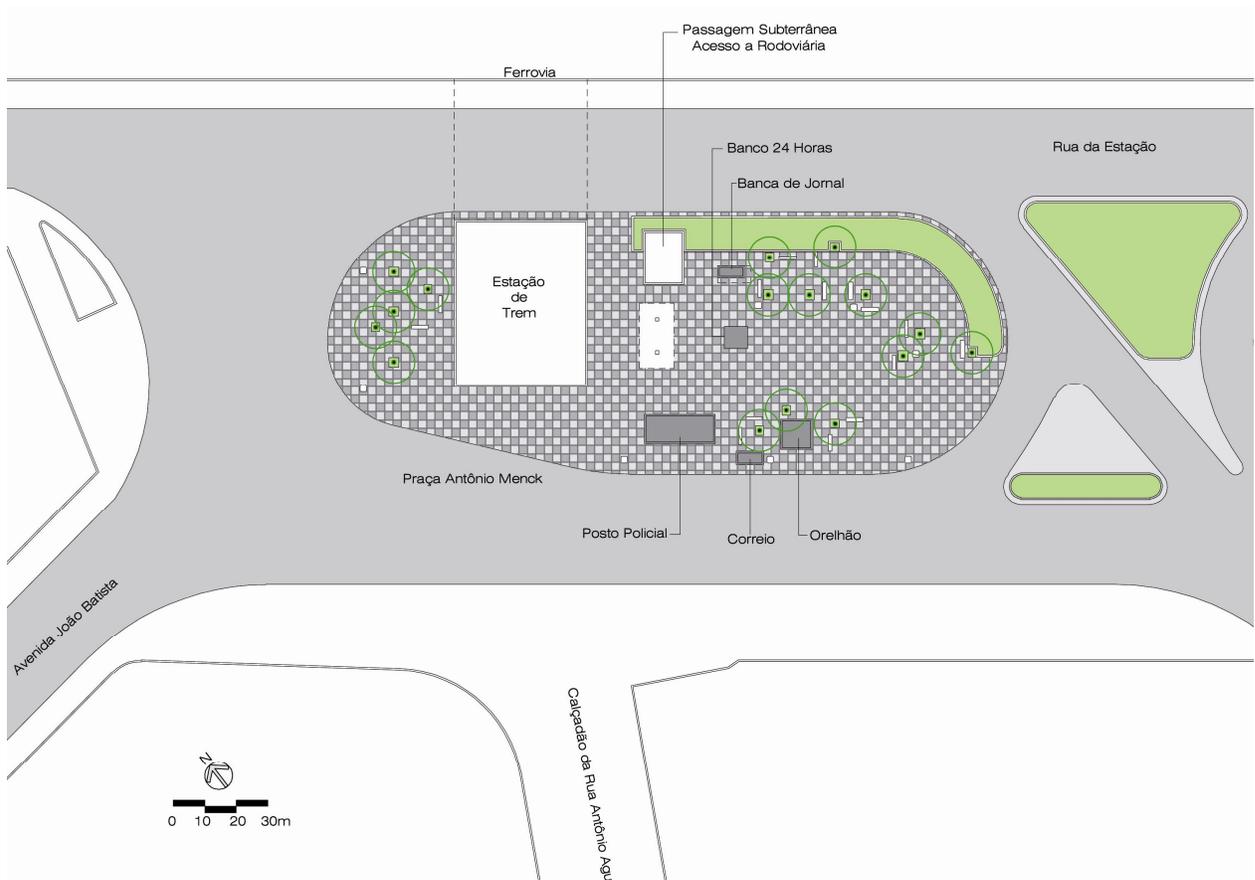


Figura 90 – Paginação de piso do trecho da Praça Antônio Menck na saída da Estação
FONTE: Prefeitura Municipal de Osasco. Desenho: Ana Paula Dantas

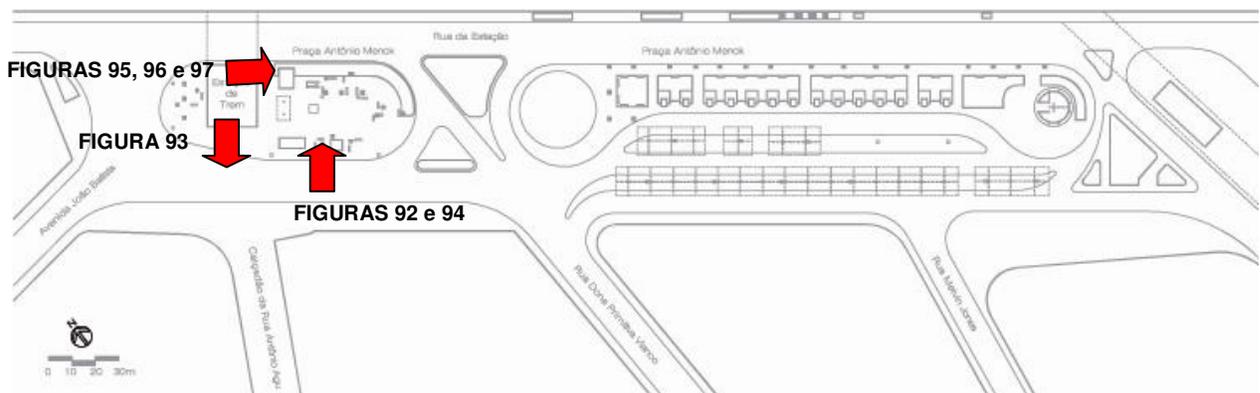


Figura 91 – Planta da Praça Antônio Menck com as indicações das fotos.
FONTE: Prefeitura Municipal de Osasco. Desenho: Ana Paula Dantas



Figura 92 – Praça de Osasco - Grupos de idosos reunidos. A mureta muito bem posicionada tem várias funções: 1- utilizada como banco; 2- Induz o usuário a olhar para a praça e para o comércio, isolando a visual da linha férrea; 3- Impede a travessia da Rua da Estação, que é muito movimentada; 4 – Cria uma barreira de proteção, gerando uma sensação de conforto.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Contudo, a configuração da praça da estação com a área pavimentada superior a área verde tem o intuito de promover o espaço necessário para o gigantesco fluxo de pessoas que transitam nos horários de pico e abrigar a feira de artesanatos.

ANÁLISE DE USO

Na Praça Antônio Menck acontece uma feira de artesanatos de quinta a sábado, todas as semanas, e de segunda a quarta a cada quinze dias, na semana do pagamento e do vale. A feira ocorre das 10h00 às 18h00, podendo se estender até 20h00.

Para averiguar se essa atividade contribui com o aumento ou a diversificação do uso da praça, as observações de campo foram realizadas sistematicamente nos horários estipulados, tanto nos dias com feira quanto nos dias sem feira. Comparando os apontamentos obtidos, observou-se que a presença dessa atividade não se constituía como um elemento significativo de mudança ou aumento de uso. Comerciantes da feira destacaram, em entrevistas realizadas, que o movimento maior ocorre no final do dia, quando os trabalhadores retornam para casa e estão mais tranquilos, podendo usufruir com calma dos produtos oferecidos e do próprio espaço da praça. Porém, o aumento de consumo na feira não está diretamente relacionado com o aumento de fluxo da praça.

O dia começa na Praça de Osasco com as pessoas deslocando-se do terminal de ônibus para a Estação de Trem; o fluxo é intenso nos dois sentidos, porém, é maior do terminal para a estação. O uso da bicicleta como transporte alternativo também é significativo, e mesmo não havendo um bicicletário, as bicicletas são estacionadas ao lado do posto policial, junto às árvores e aos postes da praça. A partir das 7h00, a movimentação da montagem das barracas começa, pois todas devem estar funcionando até 10h00. Nesse horário, a frequência nas barraquinhas que oferecem café da manhã é grande. Encontram-se ainda pessoas lendo jornal e moradores de rua que permanecem nos bancos. A função predominante é de circulação (Figura 93).



Figura 93 – Calçadão da Rua Antônio Agu, em frente à estação.

Às 7h30min o movimento já é significativo mesmo com o comércio fechado.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

No meio da manhã, surgem os idosos, mães com filhos pequenos e jovens. Em dias ensolarados, todos os bancos localizados à sombra das árvores são utilizados; já em dias frios, eles são ocupados na sua totalidade, inclusive os que ficam expostos ao sol. O uso é tão intenso que, na visita realizada dia 14/07/08, observou-se a inserção de novos bancos de concretos no espaço da praça (Figura 94), sendo que todos estavam sendo utilizados. No decorrer da manhã, então, o movimento da praça continua crescendo, com trabalhadores do entorno em horário de almoço e jovens que param na praça para conversar, descansar e namorar (Figuras 95 e 96).



Figura 94 – Praça de Osasco - Bancos de concreto, com encosto, inseridos próximo à mureta.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 95 – Praça de Osasco - Trabalhadores descansam na hora do almoço nos bancos da praça.

As bicicletas amarradas nos postes e nas árvores permanecem durante todo o dia.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 96 – Praça de Osasco - Horário do almoço, dia sem feira, movimento intenso na praça, a maioria dos bancos estão ocupados. Quando não há feira as árvores ganham destaque.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Na parte da tarde, mães com crianças aparecem novamente, jovens conversam e namoram, os grupos de idosos continuam reunidos. Vendedores do comércio local tentam vender cartões de créditos e fazer propaganda de suas mercadorias. Nesse horário, é difícil encontrar um banco que não esteja ocupado, principalmente os que estão à sombra das árvores e possuem encosto. As funções de encontro e convívio social predominam.

Ao final da tarde, o espaço, antes ocupado por idosos, mães e crianças, passa a ser utilizado por trabalhadores que retornam de suas atividades. As bicicletas são retiradas. O fluxo de pessoas saindo da estação e passando pela praça é intenso. Alguns permanecem durante algum tempo, dirigem-se para a banca de jornal ou para o bancos 24 horas instalados na praça; outros compram passes de transporte público e, nos dias de feira, param para adquirir algum produto. Embora o convívio social ainda

esteja presente nesse horário, a circulação é predominante (Figura 97). Por fim, noite adentro, muitos moradores de rua se instalam na praça.



Figura 97 – A praça de Osasco é bem iluminada.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Contudo, mesmo com uma rotina estabelecida, eventos esporádicos acontecem no âmbito da praça, como por exemplo: no meio da manhã, bolivianos cantando. Esse tipo de evento gera uma aglomeração de pessoas, inclusive provocando um congestionamento no acesso à estação. Eventos diferenciados também ocorrem aos finais de semana. Aos domingos, grupos evangélicos ocupam a praça para divulgar sua religião; campanhas de saúde são realizadas; um grupo da cultura racional frequenta a praça há mais de 15 anos, para divulgar a sua filosofia, e até a primeira parada *gay* de Osasco, que aconteceu no dia 08/06/08, teve como ponto de partida a Praça da Estação.

Todos esses eventos atraem públicos diferentes e garantem a diversidade das atividades desempenhadas na praça. Os idosos também estão presentes nos finais de semana. Alguns entrevistados afirmaram freqüentar a praça há muitos anos, pois são moradores do entorno. Gostam de descansar no ambiente da praça, porém, mesmo com os eventos citados acima, sentem falta dos eventos de música, que, no passado, ocorriam com freqüência.

Essa dinâmica estabelecida proporciona à Praça Antônio Menck um movimento contínuo, com diversidade de usos e usuários, sendo que alguns fatores podem ser levantados como elementos que contribuem para isso: 1) a estrutura da praça permite a integração da Estação de Trem, do terminal urbano de ônibus e da rodoviária de Osasco (a travessia é feita através de uma passagem subterrânea que sai da praça); 2) a rua entre a praça e o comércio local está fechada para o trânsito de veículos, sendo permitido, apenas, o acesso de táxi, o que diminui o movimento e favorece a travessia. Desta maneira, a praça conecta-se diretamente com o calçadão da Rua Antônio Agu; 3) embora predomine o comércio, o entorno é diversificado: além de lojas de departamento, comércios locais, alimentação, prestação de serviço, há dentistas, advogados, médicos, além de residências; 4) a estação é o ponto de convergência de várias ruas.

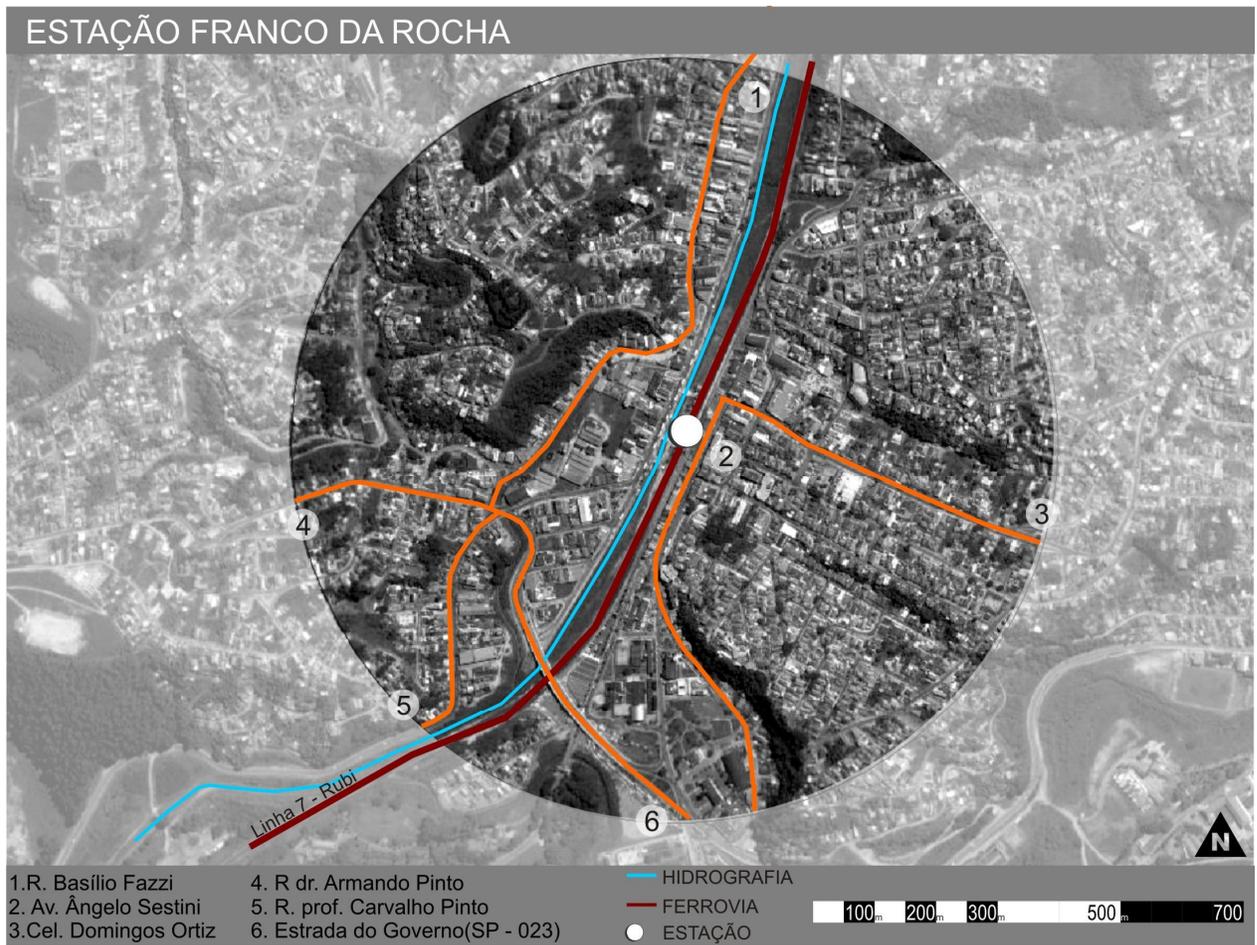


Figura 98 – Foto aérea com a localização da Estação de Franco da Rocha

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

FRANCO DA ROCHA

CONTEXTO

A estação de Franco da Rocha encontra-se no centro da cidade, na Rua Dona Amália Sestini. A Praça Caieiras, localizada entre as Ruas Engenheiro João Batista Garcez, Avenida Expedicionários e Rua Dona Amália Sestini, foi reformulada e inaugurada no início de 2008 e a Rua Dona Amália Sestini tornou-se um calçadão que se estende da Avenida Expedicionários até a Rua Stênio M. Loureiro. A Praça Dom Bosco localizada no final da Rua Dona Amália Sestini, entre as ruas Hamilton Prado e Benedito Fagundes Marques também foi remodelada (Figura 99).



Figura 99 – Foto aérea com a localização da Estação de Franco da Rocha

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

Antiga estação de Juquery, a estação Franco da Rocha foi inaugurada em 1888, na linha da São Paulo Railway, que ligava Jundiaí a Santos. A estação foi a geradora do núcleo da futura cidade.

Em 1895, foi iniciada a construção do Hospital Psiquiátrico, administrado pelo médico Francisco Franco da Rocha, projeto do arquiteto Ramos de Azevedo. A inauguração aconteceu em 1898 e atualmente o edifício é tombado pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de Estado de São Paulo).

A partir da década de 60, Franco da Rocha sofreu uma explosão demográfica, tornando-se uma das principais cidades da Zona Norte da Grande São Paulo. Segundo dados do IBGE, a estimativa populacional em 2007 era de 121.451 habitantes.

Atualmente, o setor de serviços e comércio é muito forte, e a região ainda possui um parque industrial diversificado.

O processo de revitalização do centro de Franco da Rocha está sendo realizado pela Prefeitura Municipal de Franco da Rocha, com projeto desenvolvido pelo escritório Valente, Valente Arquitetos, sob a coordenação do arquiteto João Valente e será implantado em três etapas. A primeira etapa, já concluída, previu a reorganização do tráfego, através do deslocamento do fluxo de ônibus da Rua Dona Amália Sestini (Figuras 101 e 102), transformando-a em calçadão, integrando com a Praça Caieiras (Figura 103) e com a Praça Dom Bosco (Figura 104). A segunda etapa prevê um pátio conjunto com a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) e a terceira etapa a recuperação do trecho da antiga ferrovia, eliminando a passagem em nível e construindo uma passagem subterrânea.

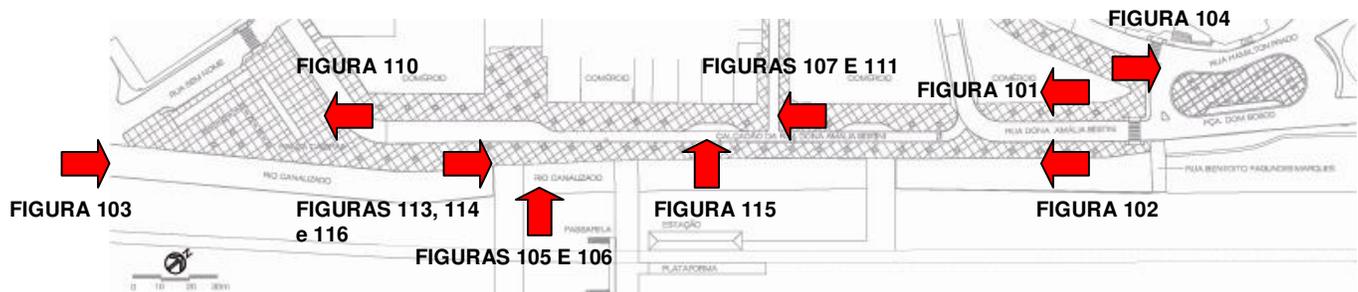


Figura 100 – Planta da Estação de Franco da Rocha com a indicação das fotos

FONTE: Valente, Valente, Arquitetos Desenho: Ana Paula Dantas



Figura 101 – Vista aérea da Rua Dona Amália Sestini antes de ser transformada em calçada. A estação está à esquerda e a Praça Caieiras no fundo. A calçada ao lado do rio é larga e possui bancos, porém o trânsito de ônibus e de veículos prejudica a acessibilidade dos pedestres.

Fonte: Escritório Valente, Valente Arquitetos.



Figura 102 – Vista da Rua Dona Amália Sestini antes de ser transformada em calçadão. As pessoas sentadas na mureta do rio. Movimento intenso de pedestres e trânsito conturbado de ônibus.
Fonte: Escritório Valente, Valente Arquitetos.



Figura 103 – Vista da Praça Caieiras antes da intervenção. Os canteiros altos e a calçada estreita à esquerda impedem o acesso. A falta de equipamentos e o sistema viário a transformam em uma rotatória verde.
Fonte: Escritório Valente, Valente Arquitetos.



Figura 104 – Vista da Praça Dom Bosco antes da reformulação.

Fonte: Escritório Valente, Valente Arquitetos.

Todo o plano traçado prevê a criação de um parque linear, com o calçadão e uma ciclovia percorrendo desde Caieiras até Francisco Morato. A proposta também tem o intuito de promover a integração da ferrovia com a cidade, para tanto os muros serão substituídos por gradis, garantindo a transparência e a visibilidade.

O calçadão é delimitado, de um lado, por edificações construídas no alinhamento, formando uma massa compacta e baixa, e do outro, pelo rio. As edificações mais altas, compostas de quatro andares, encontram-se na esquina da Praça Caieiras com o início do calçadão. O restante da área apresenta uma ocupação compacta, com gabarito baixo. A maioria é de sobradinhos de uso variado, com comércio no térreo e prestação de serviços no andar superior, normalmente profissionais liberais: dentistas, advogados, cabeleireiros. Ainda estão presentes a biblioteca, a igreja e uma escola de supletivo e cursos técnicos. A igreja é o único edifício recuado do alinhamento (Figuras 105, 106 e 107).



Figura 105 – Vista geral do entorno, com edifícios de quatro andares à esquerda, em seguida a igreja com a edificação recuada e o restante formando uma massa compacta e baixa.

Duas pontes fazem o acesso ao outro lado da cidade e à estação.

Fonte: Escritório Valente, Valente Arquitetos.



Figura 106 – O edifício da Igreja recuado do alinhamento. À esquerda o edifício de quatro andares destinado ao supletivo e cursos técnicos.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 107 – Edifícios construídos no alinhamento do calçadão de Franco da Rocha, gabarito baixo e compacto.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

ANÁLISE DE PROJETO

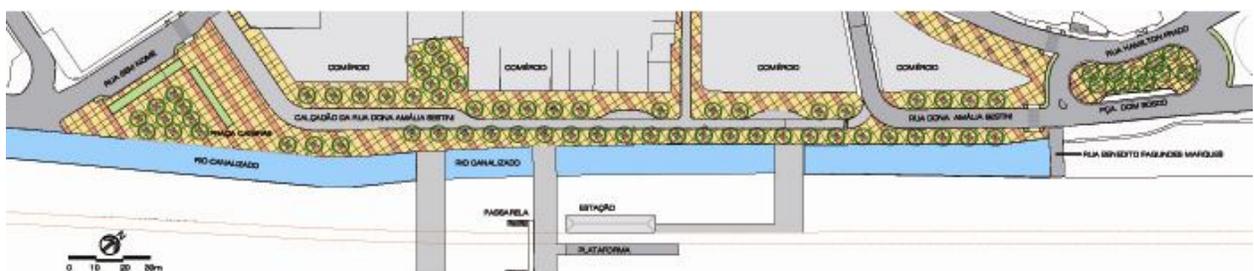


Figura 108 – Implantação da Praça Caieiras, Dom Bosco e Calçadão

FONTE: Valente, Valente, Arquitetos Desenho: Ana Paula Dantas

A revitalização do centro de Franco da Rocha é composta de três espaços diferentes: A Praça Caieiras, o calçadão da Rua Dona Amália Sestini e a Praça Dom Bosco, porém a noção de unidade é garantida, lembrando as Praças agrupadas citadas

por Zucker (1959)²³. Os três espaços apresentam formas e escalas diferentes, porém a paginação de piso e as edificações do entorno, sem recuos e com gabaritos similares garantem a percepção do conjunto (Figura 108).

A Praça Caieiras, com aproximadamente 2500m², tem forma triangular (Figura 109), decorrente do parcelamento de solo já existente, e sendo reforçada pela implantação dos canteiros e dos bancos. As árvores recém-plantadas ainda não fazem parte da estrutura espacial da praça, e as edificações do entorno não são suficientes para garantir o equilíbrio entre os elementos horizontais e verticais (Figura 110). Enquanto as árvores não se desenvolvem, os bancos permanecem expostos ao sol. Em decorrência desses fatores, a sensação de desconforto é maior, e o espaço não é tão utilizado quanto o calçadão. Provavelmente, a percepção do espaço será diferente quando as árvores estiverem formadas e fizerem parte da estrutura espacial da praça.

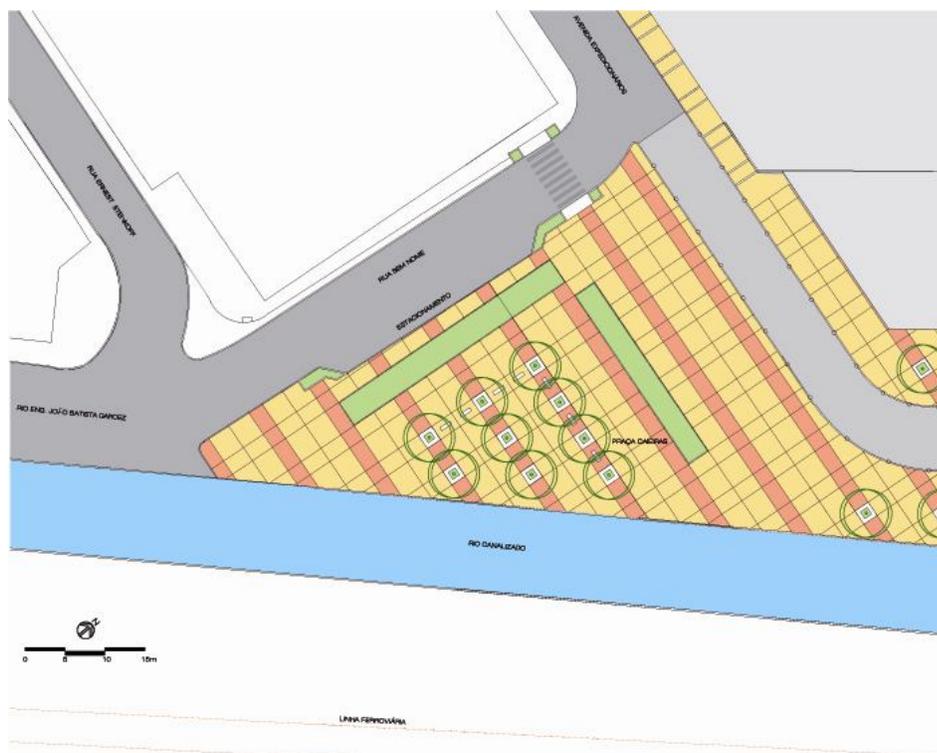


Figura 109 – Planta da Praça Caieiras

FONTE: Valente, Valente, Arquitetos Desenho: Ana Paula Dantas

²³ Ver os cinco arquétipos de praças considerados por Zucker descritos no capítulo II.



Figura 110 – Praça Caieiras, vegetação recém-plantada. As árvores não fazem parte da estrutura espacial. Poucos elementos verticais. Espaço muito aberto. Movimento bem menor que do calçadão.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

O calçadão linear, com aproximadamente 20m de largura e 200m de extensão, possui uma escala equilibrada com o gabarito das edificações. A paginação de piso na diagonal amplia o espaço e cria movimento, conduzindo o usuário para as lojas e para a estação.

A diferenciação de cores do piso e as bolas de concreto demarcam o acesso de veículos autorizados (Figura 111). A implantação equidistante dos canteiros, com bancos, acompanhando a paginação do piso, propicia um ritmo ao espaço.



Figura 111 - As bolas de concreto delimitam o espaço que é destinado ao trânsito de veículos quando necessário. Normalmente as viaturas costumam realizar a ronda e garantir a segurança do espaço passando por este trajeto. Além da função de indicar o percurso do veículo, as bolas podem ser consideradas elementos lúdicos, pois são utilizadas como brincadeiras pelas crianças e também como bancos.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Ao contrário da Praça Caieiras, as árvores recém-plantadas do calçadão não interferem na estrutura espacial, pois o espaço do calçadão se relaciona diretamente com as edificações do entorno que formam um conjunto coeso. Outro fator importante observado é que na parte da tarde as edificações geram sombra e os bancos ficam protegidos do sol.

A forma da Praça Dom Bosco, com aproximadamente 600m² (Figura 112), também é decorrente do sistema viário. Embora lembre uma rotatória, a travessia de pedestres é tranqüila.



Figura 112 – Planta da Praça Dom Bosco

FONTE: Valente, Valente, Arquitetos Desenho: Ana Paula Dantas

Os três espaços são predominantemente construídos. A vegetação se constitui de árvores e palmeiras e a vegetação arbustiva é praticamente inexistente.

ANÁLISE DE USO

O fluxo de pedestres no calçadão de Franco da Rocha começa antes das 7h00 da manhã. Trabalhadores se dirigem ao trabalho - a maioria para a estação; outros circulam de bicicleta pelo calçadão. Poucas pessoas desembarcam em Franco da Rocha nesse horário. Mães levam os filhos para a escola. O público é bem diversificado - homens, mulheres, jovens, adultos e crianças. Poucos idosos permanecem na praça

nesse período. Por volta das 8h00, o comércio continua fechado, apenas a farmácia e a banca de jornal estão abertas (Figura 113). O movimento dos trabalhadores se deslocando é reduzido, dando início à chegada dos empregados do comércio local, que se preparam para abrir as lojas, enquanto os funcionários da prefeitura providenciam a limpeza do calçadão. Embora a função predominante seja a circulação, é possível encontrar pessoas conversando ou sentadas nos bancos. Quando o comércio abre, cessa a movimentação dos trabalhadores e empregados; em contrapartida, cresce o número de pessoas que se destinam ao comércio ou que buscam os prestadores de serviços.



Figura 113 – Comércio fechado, trabalhadores se deslocando para o trabalho e se dirigindo para à estação.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

O horário do almoço se caracteriza pela movimentação intensa - grupos de idosos permanecem no calçadão, pessoas param para conversar e praticamente todos os bancos são utilizados. O caráter do encontro e do convívio social se sobrepõe à circulação e permanece até o final do dia. No decorrer do dia, o movimento aumenta.

No meio da tarde, as mães com crianças voltam a aparecer, casais namoram e muitas pessoas transitam de bicicleta. Todos os bancos são ocupados, inclusive os que estão no sol. A mureta do canteiro também é utilizada como banco.

No final do dia, os usuários se mesclam: trabalhadores voltando para casa, idosos que ainda permanecem no calçadão, casais namorando. Tanto as funções de convívio social quanto de circulação estão presentes com a mesma intensidade (Figuras 114, 115 e 116).



Figura 114 – Franco da Rocha - Mulheres circulando e conversando, criança com o pai sentada no banco e um fluxo intenso de pessoas transitando pelo calçadão.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 115 – Pessoas reunidas conversando, fazendo compras ou circulando pelo calçadão.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 116 – Franco da Rocha - Público diversificado, pessoas circulando e jovens sentados no banco.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Aos sábados, o comércio funciona o dia inteiro, e o fluxo de pessoas é maior do que durante a semana. Um público bem diversificado desempenha diversas atividades. O calçadão torna-se palco de encontros e conversas, trocas de experiências e de olhares - para alguns, apenas um local de descanso; para outros, um *boulevard* que propicia acesso às lojas e à estação.

O uso contínuo do espaço pode ser relacionado com os seguintes fatores: 1) todas as pessoas que desembarcam pela saída da Rua Dona Amália Sestine são obrigadas a passar pelo calçadão; 2) o entorno imediato é bem diversificado, com comércio no térreo e prestação de serviço no andar superior, escolas de ensino supletivo e técnico, biblioteca, igreja e residências nas ruas laterais.

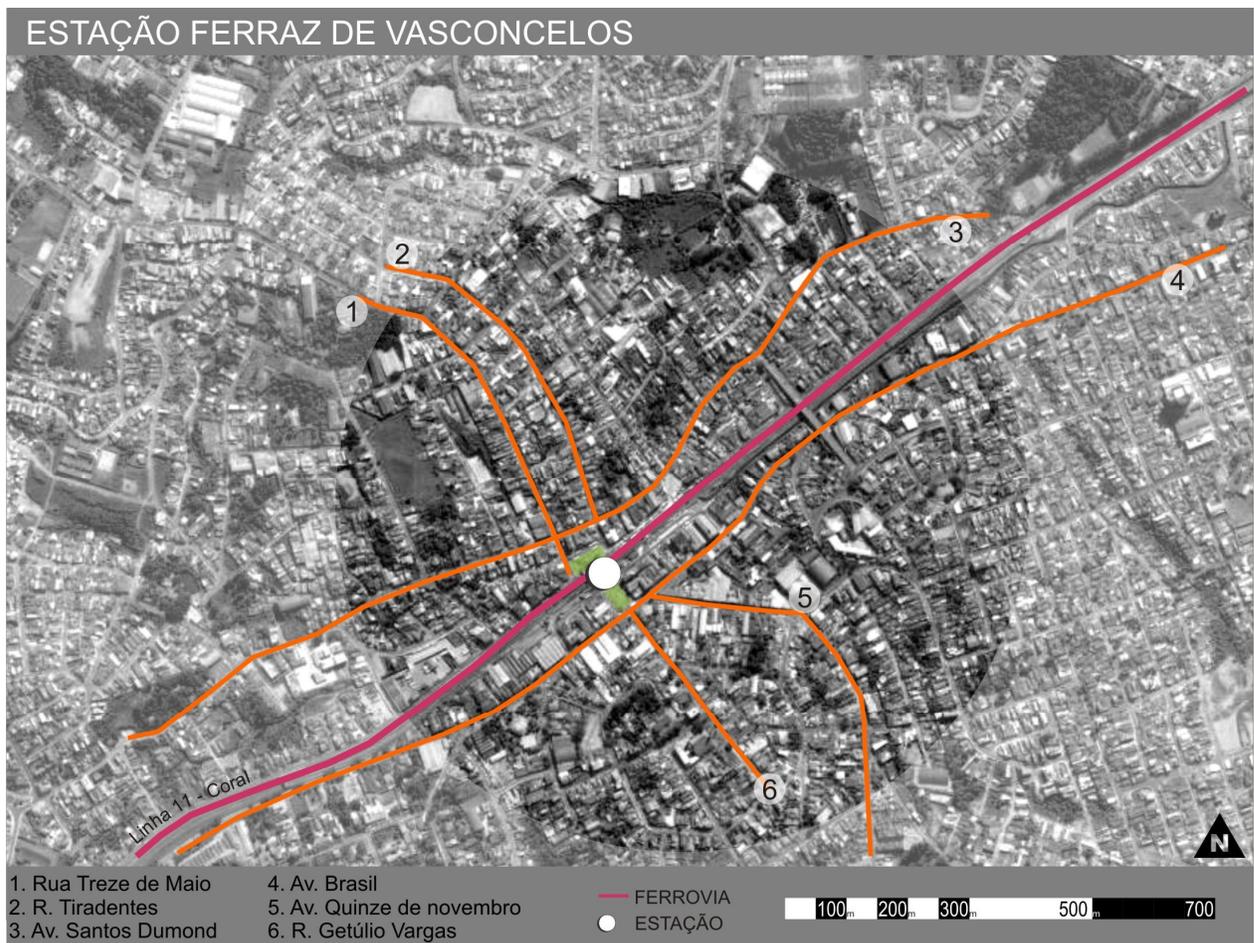


Figura 117 – Foto aérea com a localização da Estação de Ferraz de Vasconcelos

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

FERRAZ DE VASCONCELOS

CONTEXTO

A ferrovia secciona a cidade, sendo que a estação, localizada na região central, é o elemento de conexão entre os bairros e o centro, por meio das duas saídas, uma pela Praça da Independência, com acesso ao centro, e a outra pela Praça da Bíblia, com acesso aos bairros (Figura 118). A passarela que atravessa a ferrovia e está inserida na Praça da Bíblia e na saída da Praça da Independência também permite a transposição dos pedestres.



Figura 118 – Foto aérea com a localização da Estação de Ferraz de Vasconcelos

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

Ferraz de Vasconcelos é um dos municípios da região Grande Leste da área metropolitana de São Paulo. O nome da cidade é uma homenagem ao engenheiro José Ferraz de Vasconcelos, da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O desenvolvimento do povoado existente só ocorreu depois da implantação da estação de trem construída em 29/07/1926 pela Companhia Romanópolis. Atualmente, a estação recebe mais de 10 mil usuários por dia²⁴ e será remodelada pela CPTM para melhorar as condições de acessibilidade, conforto e segurança.

Embora seja conhecida como a cidade da Uva Itália pela intensa produção agrícola, atualmente o setor industrial é a principal atividade econômica do município. Também definida como cidade-dormitório, há em Ferraz de Vasconcelos um deslocamento diário de trabalhadores para São Paulo e outros municípios da região metropolitana.

A população estimada pelo IBGE em 2005 era de 171.329 habitantes. As cidades que fazem divisa com Ferraz de Vasconcelos são: São Paulo, Poá, Mauá e Suzano.

A Praça da Independência está localizada entre a Avenida Brasil e a Rua Ver. Diomar. Nos arredores da praça constam diversas agências bancárias, cartórios, a Prefeitura, a Igreja Matriz, escolas, comércios e prestação de serviços diversificados. A atividade terciária é intensa nesta área do centro.

Em contrapartida, nos arredores da Praça da Bíblia, localizada entre as ruas Godofredo Osório Novais, Rua Treze de Maio, Rua Armando da Fonseca e Rua Tiradentes, encontram-se algumas escolas e igrejas, mas o comércio não é significativo, constituindo-se de pequenas lojas.

²⁴ Dados obtidos no site da CPTM, www.cptm.sp.gov.br. Data de acesso 31/07/08

O entorno da Praça da Independência constitui-se basicamente por sobradinhos de uso diversificado, com comércio no térreo e prestação de serviços no andar superior. Todas as edificações estão construídas no alinhamento, formando uma massa compacta e baixa. Na Praça da Bíblia também predominam as construções no alinhamento e a presença de pequenos comércios no térreo e prestação de serviços no pavimento superior. Assim como na Praça da Independência, os sobradinhos são intercalados com algumas edificações térreas descaracterizando o gabarito homogêneo.

ANÁLISE DE PROJETO

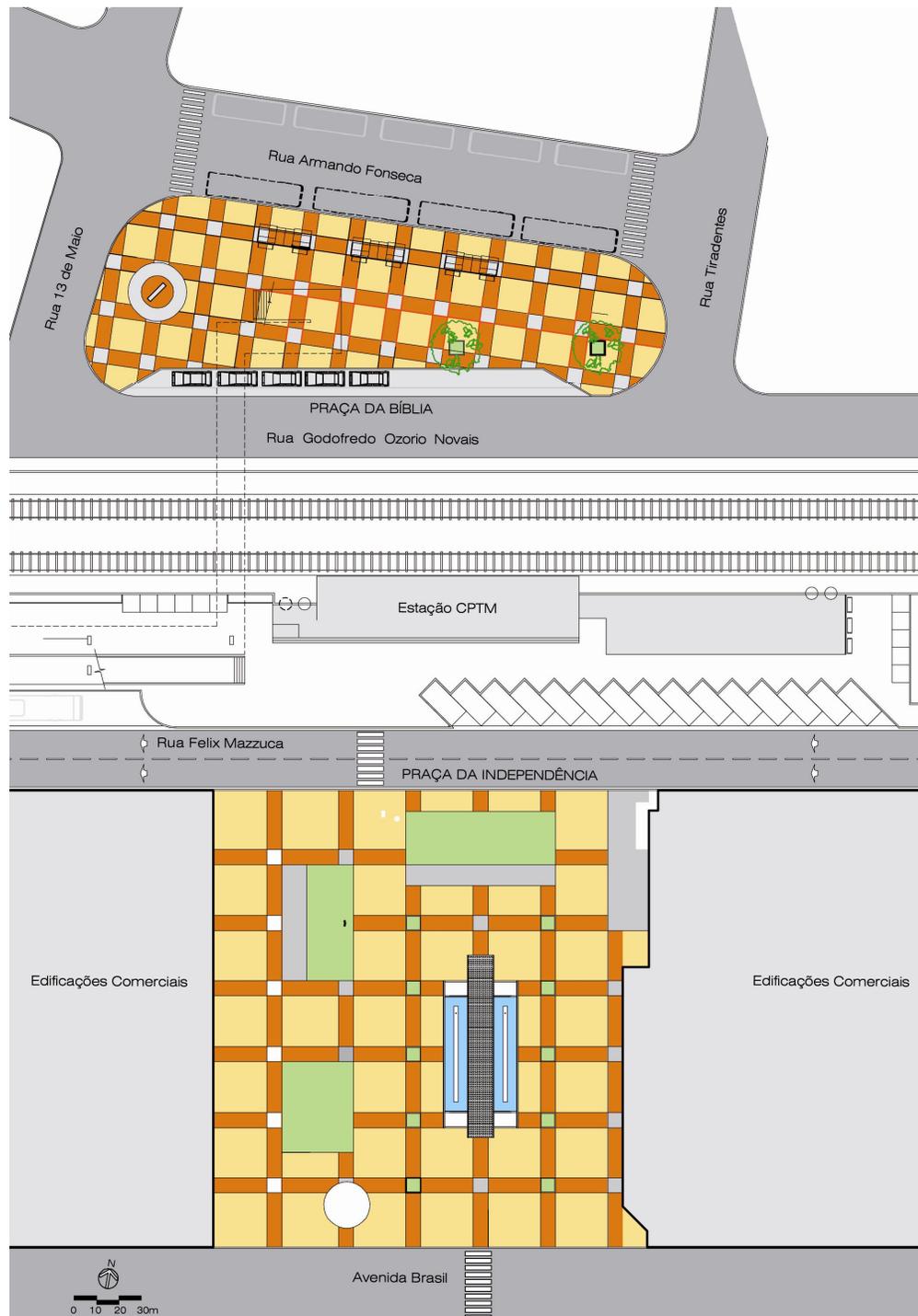


Figura 119 – Planta da Praça da Independência e da Praça da Bíblia
FONTE: Prefeitura Municipal de Ferraz de Vasconcelos – Desenho Ana Paula Dantas

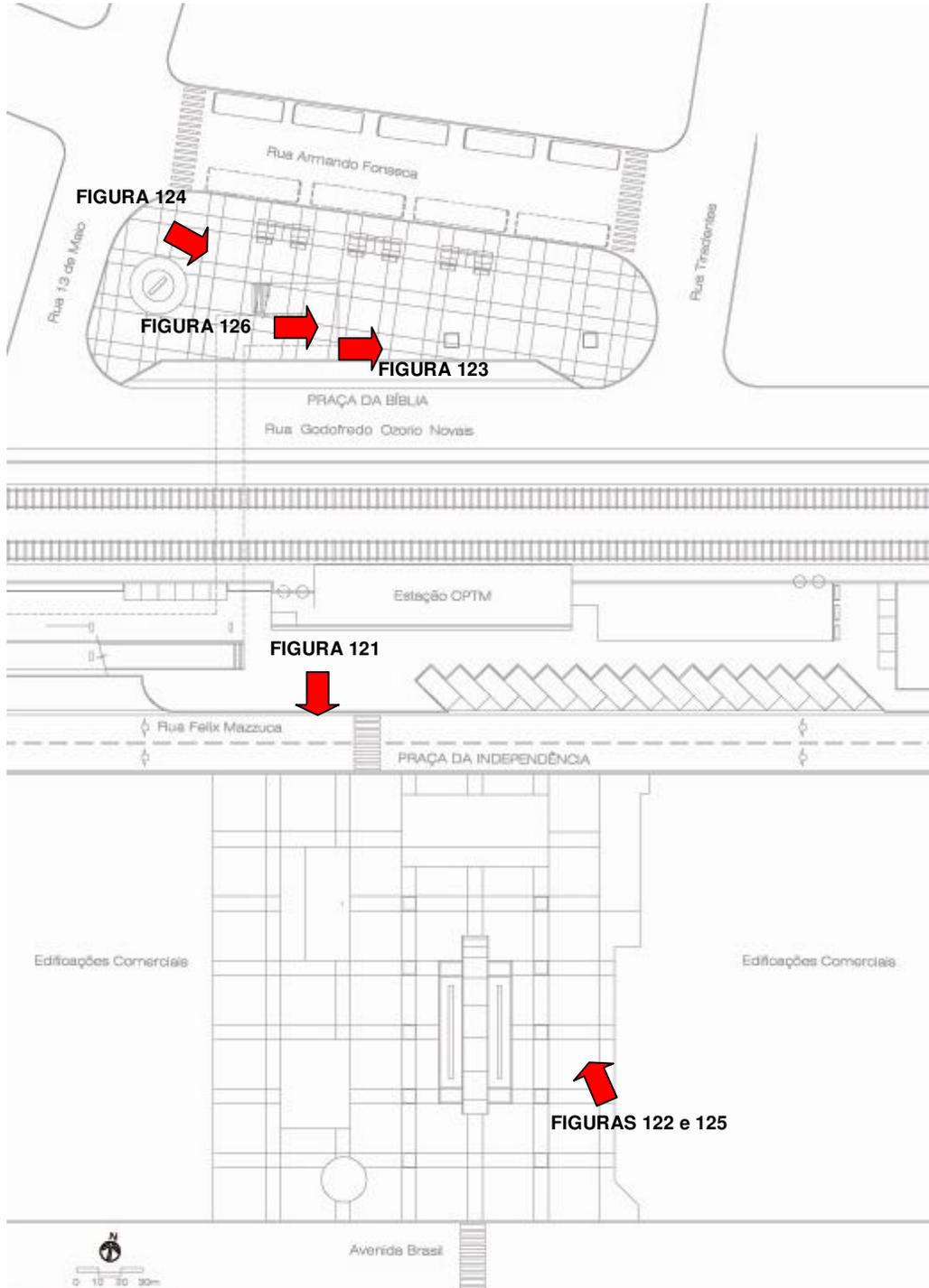


Figura 120 – Planta da Praça da Independência e da Praça da Bíblia com a indicação das fotos
FONTE: Prefeitura Municipal de Ferraz de Vasconcelos – Desenho Ana Paula Dantas

Segundo os arquétipos definidos por Zucker (1959), a Praça da Independência é a que melhor representa o modelo da Praça fechada, pois a sua estrutura espacial se configura como uma figura geométrica regular, no caso um retângulo (Figura 119). Existe uma continuidade construtiva e uma homogeneidade tipológica das construções, constituídas basicamente por sobrados de usos diversos, construídos no alinhamento e formando um conjunto compacto (Figura 121).



Figura 121 – Vista da Praça da Independência, fechada nas laterais esquerda e direita por sobrados, à parte superior segue a mesma tipologia de construções, porém com a Avenida Brasil entre as edificações e praça e na parte inferior à travessia para a Estação de Trem.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Embora na definição de Zucker (1959) ele considere a Praça fechada como um espaço completamente cercado pelas edificações, apenas interrompido pelas ruas de acesso e a Praça da Independência tenha dois lados com ruas, uma separando a estação da praça e a outra separando das edificações existentes na Avenida Brasil, as outras características inerentes a este arquétipo estão presentes. A rua entre a estação e a Praça da Independência é estreita (mede 7m) e o trânsito reduzido, não constituindo

uma barreira de travessia, ao contrário, os pedestres a transpõem com tranqüilidade (Figura 122).



Figura 122 – Vista da Praça da Independência com a Estação de trem ao fundo. Dependendo do ângulo de observação a rua se integra no espaço da praça e desaparece do contexto.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Ao contrário da Praça da Independência que apresenta uma estrutura espacial definida, a Praça da Bíblia caracteriza-se como um espaço amorfo²⁵, com uma forma indefinida e com relações espaciais desproporcionais. As relações entre os equipamentos inseridos, a área pavimentada, área verde e as edificações do entorno são inadequadas.

As duas praças são predominantemente construídas, com paginação de piso sutil. Na Praça da Independência a ausência de árvores de grande porte impede o sombreamento, deixando todos os bancos sempre expostos ao sol; porém, isso não

²⁵ Ver definições dos arquétipos de Zucker (1959) descritos no capítulo II.

impede seu uso. Na Praça da Bíblia encontram-se dois exemplares arbóreos, mas não são suficientes para sombrear os bancos existentes, sendo que os canteiros onde estão plantados constituem-se como os únicos espaços verdes existentes.

ANÁLISE DE USO

As duas praças da Estação de Ferraz de Vasconcelos apresentam um movimento contínuo de usuários que difere em alguns momentos em função de determinados fatores: a Praça da Independência está ligada a uma importante avenida da cidade, a Avenida Brasil, onde estão localizados os bancos, a prefeitura, o fórum, cartório, além de um comércio variado; e na Praça da Bíblia está instalado um terminal de ônibus. A estrutura espacial das duas praças é, portanto, bem diferente.

A passarela existente, que propicia a transposição à estação, permite o acesso direto às duas praças, integrando o usuário dos dois espaços.

Toda a quinta-feira ocorre uma feira livre ao lado da Praça da Bíblia, acarretando um aumento de sujeira no espaço da praça, porém sem contribuir com um aumento de fluxo de usuários. Pela manhã, a praça está praticamente vazia (Figura 123), o movimento se restringe aos trabalhadores da prefeitura executando a limpeza da área, aos usuários esperando ônibus e às pessoas que se dirigem à passarela em direção ao centro. Já na Praça da Independência o movimento é maior, com algumas pessoas conversando ou lendo jornal; porém, a função predominante é de circulação, com as pessoas se deslocando para a estação ou para o centro comercial.



Figura 123 – Vista da Praça da Bíblia no período da manhã. Limpeza da praça sendo realizada, usuários no ponto de ônibus e ao fundo, atrás da árvore a ocorrência da feira livre. Bancos vazios neste horário.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

No horário de almoço, as duas praças se transformam, tornando-se um grande ponto de encontro, voltado ao convívio social. O público diversificado desempenha atividades variadas: grupos de idosos reunidos conversando, pessoas sentadas lendo, mães passeando com bebês, jovens conversando e namorando, crianças brincando e saboreando sorvetes. Praticamente todos os bancos estão ocupados. No comércio local, principalmente de gêneros alimentícios, a frequência de usuários é muito intensa e significativa. Entretanto, mesmo com o fluxo intenso de usuários, o espaço da Praça da Independência transmite serenidade, propiciando uma área agradável para o descanso e convívio.

O movimento da passarela de integração entre os dois lados da estação é crescente no decorrer do dia. A partir do horário de almoço, o fluxo é intenso e constante (Figura 124). No meio da tarde, a presença estável dos grupos de idosos e

das mães com crianças reforça o uso do local. As atividades exercidas nesse horário são muito semelhantes às do horário de almoço.



Figura 124 – Vista da Praça da Bíblia no horário do almoço. Público diversificado, movimento intenso na passarela de transposição da estação. A passarela desemboca dentro da área da praça.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

No final do dia, o movimento da passarela diminui, e a praça se torna um local de permanência. O público diversificado, constituído de homens, mulheres, crianças e idosos, preenche o espaço da praça e enaltece o convívio social.

No final de semana, o movimento na Praça da Independência continua forte, com um público diversificado; porém, a frequência do público infantil é maior que durante a semana. Cenas de crianças andando de bicicleta ou passeando com os pais se desenvolvem no âmbito da praça (Figuras 125 e 126). Todos os bancos são utilizados, independente se estão ou não localizados na sombra. Aos sábados, a praça assume totalmente o caráter de encontro, de convívio social, mesclando diversos

atores: homens, mulheres, crianças e idosos; ou seja, independente da faixa etária, o espaço atende a todos, inclusive ao comércio ambulante de bijuterias.



Figura 125 – Vista da Praça da Independência aos sábados. Crianças sentadas, passeando com os pais. A função predominante é de estar, convívio e encontro.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

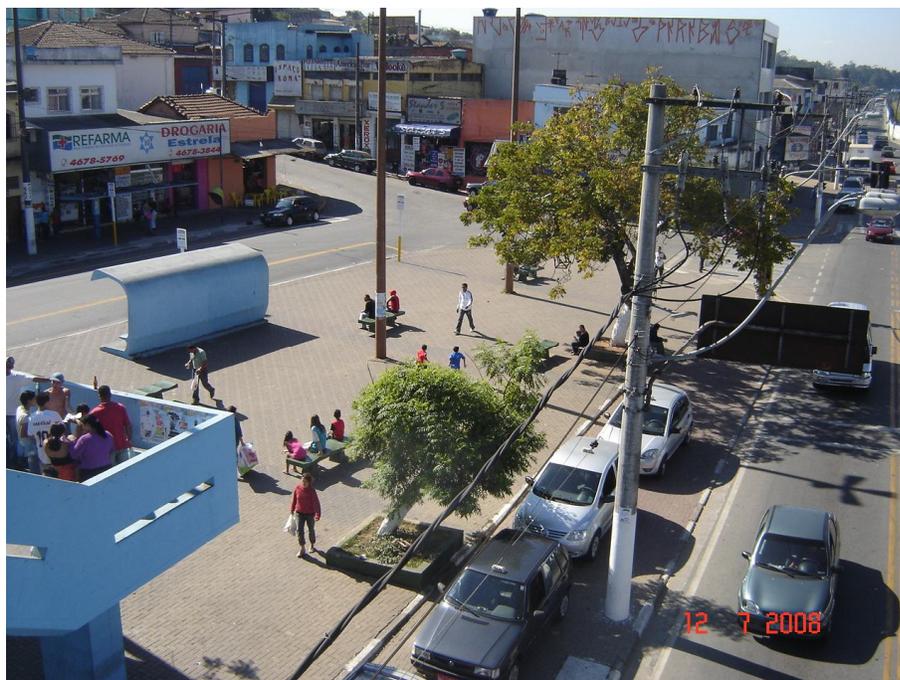


Figura 126 – Vista da Praça da Bíblia aos sábados. As pessoas sentadas nos bancos que estão no sol, várias crianças na praça. Uso intenso da passarela de transposição da estação.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Assim como acontece na Praça da Independência, na Praça da Bíblia o público infantil também excede aos dias da semana. A concentração de pessoas no ponto de ônibus é grande. Embora a rua entre a estação e a praça tenha um trânsito maior nos finais de semana, em decorrência do acesso a Guainazes, isso não impede o uso da praça.

O movimento contínuo da Praça da Independência pode ser atribuído aos seguintes fatores: 1) conexão direta com um entorno extremamente diversificado; 2) a rua entre a estação e a praça não propicia obstáculo de travessia, permitindo fácil acessibilidade ao local; 3) o espaço da praça está estrategicamente localizado, pois recebe tanto o público que desembarca do trem quanto as pessoas que efetuam a travessia da passarela em direção ao centro comercial.

Já na Praça da Bíblia os seguintes aspectos podem ser destacados como condicionantes para a continuidade de uso: 1) o entorno também apresenta um comércio variado, embora constituído de pequenas lojas; 2) as pessoas que desembarcam da estação passam automaticamente pela praça para se dirigirem aos bairros, pois a rua existente não impõe obstáculo; 3) a integração com o terminal urbano de ônibus propicia aumento de fluxo em horários diversos; 4) a passarela de transposição da estação localiza-se dentro da praça, tornando a circulação pelo local obrigatória.



Figura 127 – Foto aérea com a localização da Estação Júlio Prestes
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

JÚLIO PRESTES

CONTEXTO

A Praça Júlio Prestes, delimitada pela Avenida Duque de Caxias, Rua Dino Bueno, Rua Cleveland e Rua Local, foi inaugurada na década de 40, ressaltando a monumentalidade do edifício da Estação (Figura 128). O mapa SARA Brasil – Município de São Paulo de 1930 demonstra com clareza a ausência da praça (Figura 129).



Figura 128 – Foto aérea com a localização da Estação Júlio Prestes

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br



Figura 129 – Mapa Sara Brasil - presença da Estação Júlio Prestes, do Largo General Osório e a ausência da Praça Júlio Prestes em frente à estação.

O primeiro edifício da Estação Júlio Prestes, a segunda da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, foi projetado pelo escritório Ramos de Azevedo, em 1914, no Largo General Osório. Atualmente, este prédio abriga o Memorial da Liberdade, porém durante o período militar de 1964 a 1983 ficou conhecido por ser a sede do DOPS (Departamento de Ordem Política e Social).

Localizado no Bairro de Santa Cecília, o novo edifício da Estação Júlio Prestes, na Rua Cleveland, completa 70 anos em 2008. Projeto do arquiteto Christiano das Neves, a obra iniciada em 1926 só foi concluída em 1938 e o nome Júlio Prestes adotado em 1951.

A estação Júlio Prestes acompanhou a degradação do centro de São Paulo, com a decadência do período cafeeiro e do sistema ferroviário. Porém, em 09/07/1999, depois de uma reforma de quase dois anos, foi inaugurado o Complexo Cultural Júlio Prestes, que contempla uma moderna sala de espetáculos, a Sala São Paulo, sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo e a remodelação da Praça Júlio Prestes. A reforma foi realizada pelo Governo do Estado de São Paulo.

As principais vias de acesso são as Avenidas Rio Branco, Duque de Caxias e Tiradentes, que fazem a conexão do centro da cidade com as Marginais. O tecido urbano está consolidado, com uma malha regular de parcelamento de solo e quarteirões de tamanhos semelhantes.

Equipamentos importantes destacam-se nos arredores da praça: o Terminal Princesa Isabel, o Parque da Luz, a Pinacoteca do Estado, o Museu de Liberdade, o Batalhão Tobias Aguiar, a Universidade Livre de Música, além de um intenso comércio de elétricos e eletrônicos, concentrados na Rua Santa Efigênia, diversos colégios, faculdades, fóruns, igrejas e lojas. Mesmo com o deslocamento do centro empresarial, diversos edifícios ainda abrigam escritórios e prestadores de serviços. A área residencial também se mantém presente, denotando ao local um caráter de uso misto.

Edificações construídas no alinhamento, lotes vazios, terrenos ocupados por estacionamentos, sobradinhos com uso diversificado e galpões abandonados constituem o entorno da praça. O Shopping Fashion Center Luz, antiga estação rodoviária desativada em 1980, possui gabarito equivalente a quatro pavimentos, e na esquina da Rua dos Andradas com Avenida Duque de Caxias há um edifício com 16 pavimentos destinados ao uso residencial e térreo comercial. No lado oposto da praça, encontra-se outro edifício com 11 pavimentos, mais térreo, com uso similar (Figura 130).



Figura 130 – Foto aérea com a identificação do entorno.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro – Foto aérea: Agnaldo Bertolo

ANÁLISE DE PROJETO

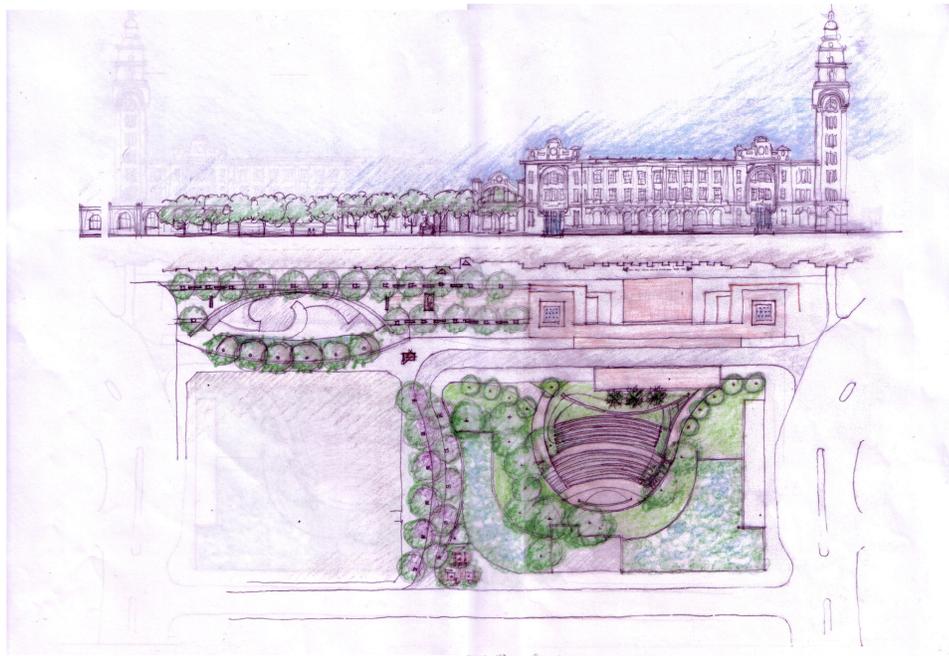


Figura 131 – Croqui da concepção original para remodelação da Praça Júlio Prestes

FONTE: Rosa Grená Kliass



Figura 132 – Planta da Praça Júlio Prestes implantada

FONTE: Rosa Grená Kliass

Remodelada em 1999, com projeto da arquiteta Rosa Grená Kliass, a concepção inicial previa uma extensão da Praça Júlio Prestes em direção ao acesso da estação, na qual seria instalada uma pista de *skate* (Figura 131). Esta pista atenderia jovens, moradores do entorno, que atualmente praticam esse esporte na esplanada, danificando o piso existente. E o anfiteatro proposto proporcionaria apresentações ao ar livre, integrando as funções internas e externas. Assim, tanto a pista de *skate* como os espetáculos freqüentes do anfiteatro possibilitariam uma diversificação de uso e, provavelmente, de usuários.

Contudo, essa proposta inicial sofreu diversas alterações. O anfiteatro e a pista de *skate* foram eliminados e a extensão da praça, extinta. Dessa maneira, o projeto implantado está voltado para a Sala São Paulo (Figura 132).

As principais relações espaciais foram desenvolvidas em função do edifício do Complexo Júlio Prestes, com ênfase nos acessos à sala de concertos. A morfologia da praça segue o arquétipo da Praça dominada, definida por Zucker (1959). A esplanada, a paginação do piso e a fonte são concebidas a partir do eixo do acesso à Sala São Paulo. O único elemento destoante da simetria é um canteiro instalado do lado direito para preservar uma árvore existente, que atualmente foi suprimida. As linhas da esplanada ainda conduzem o desenho dos canteiros e banco.

Ao contrário das praças das Estações de Osasco, Franco da Rocha e Ferraz de Vasconcelos, na Praça Júlio Prestes a relação de proporção entre pavimentação e área verde é equilibrada. Porém, os equipamentos são mais escassos, e os bancos de madeira do projeto original foram eliminados.

ANÁLISE DE USO

O cenário da Praça Júlio Prestes, ao amanhecer, reflete um espaço inóspito e sem vitalidade. Os únicos freqüentadores são moradores de rua, que ali vivem e nesse período se reúnem para tomar café. A circulação de pessoas é reduzida, pois o público que desembarca da estação se dirige ao sentido contrário da praça e poucos nela circulam (Figura 134). Na banca de jornal, localizada próximo da saída da estação e fora da área da praça, também existe uma concentração de pessoas que param para ler as notícias. No meio da manhã, a situação permanece praticamente inalterada, com um público homogêneo, constituído predominantemente de homens. A presença de mulheres, crianças e idosos é rara. Alguns turistas tiram fotos do edifício da estação, mas não permanecem na praça. Vários veículos de serviços sociais da prefeitura ficam estacionados no interior da praça - a base instalada na Praça Júlio Prestes presta auxílio aos moradores de rua que ali vivem.

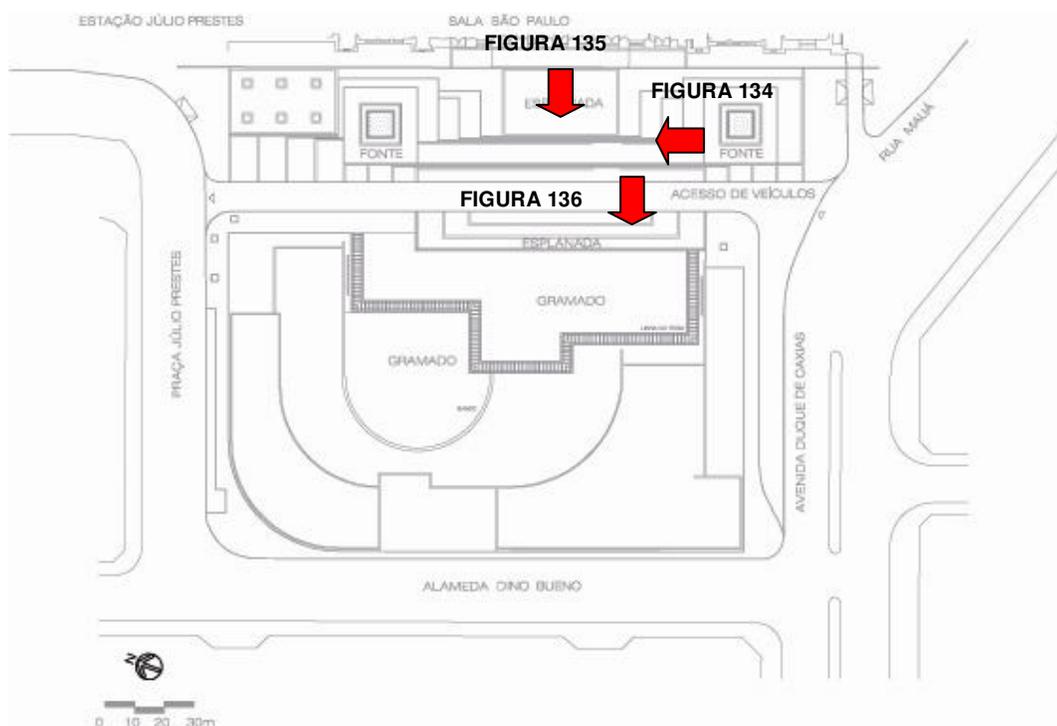


Figura 133 – Planta da Praça Júlio Prestes com a indicação das fotos

FONTE: Rosa Grená Kliass



Figura 134 – Júlio Prestes - O fluxo mais intenso de usuários segue em sentido contrário a praça.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Após o meio-dia, o movimento cresce - meninos com idades entre 14 e 17 anos jogam bola na esplanada, são estudantes e moradores do entorno. A praça faz parte do trajeto diário da escola para a residência. Além do horário do almoço, também a freqüentam no final do dia para jogar bola e andar de *skate*. Alguns trabalhadores descansam na sombra, porém, nada significativo. A concentração de moradores de rua cresce no decorrer do dia, sendo que grupos reunidos junto às muretas são constantes. Uma ex-moradora de rua entrevistada freqüenta a praça há mais de vinte anos, tendo sido criada nos arredores da Estação Júlio Prestes. Atualmente, ela mora em São Miguel, porém, continua freqüentando a área diariamente para encontrar e conversar com os moradores de rua conhecidos que ali permanecem.

A facilidade de deslocamento proporcionada pelo trem, aliada ao fato de as pessoas acima de 60 anos não pagarem passagem, permite que o usuário freqüente praças distantes de sua residência. Assim, alguns idosos entrevistados na Praça da Lapa deslocam-se para a Júlio Prestes no horário do almoço, para fazer suas refeições

no Bom Prato, restaurante conhecido na região, e depois retornam para a Lapa. Com exceção dos moradores de rua, o espaço fica vazio durante boa parte do dia, refletindo uma sensação de insegurança e exercendo pouca atração para um outro tipo de público.

Segundo Jacobs (2000, p. 108), nessa circunstância, estabelece-se, então, um círculo vicioso:

Um parque de bairro genérico, que esteja preso a qualquer tipo de inércia funcional de seu entorno, fica inexoravelmente vazio por boa parte do dia e aí se estabelece um círculo vicioso. Mesmo que o vazio não seja atingido por várias espécies de praga, ele exerce pouca atração devido ao número restrito de freqüentadores potenciais. Chega a entediá-los terrivelmente, porque a agonia é enfadonha. Nas cidades, a animação e a variedade atraem mais animação; a apatia e a monotonia repelem a vida. E esse é um princípio crucial não apenas para o desempenho social das cidades, mas também para seu desempenho econômico.

Ao contrário de vários espaços públicos que se esvaziam ao anoitecer, o final da tarde é o período de maior movimento na Praça Júlio Prestes. A sensação de insegurança e o aspecto de abandono se dissipam. O público se diversifica, com a presença de mulheres e crianças, cresce o fluxo de pedestres circulando em direção à estação e de moradores do entorno desempenhando atividades variadas: casais passeando com cachorros, jovens conversando, praticando *cooper*, jogando bola e andando de *skate*. A convivência com os moradores de rua é pacífica; embora reclamem da manutenção e do mau cheiro, os moradores do entorno não consideram o local perigoso. O espaço é bem iluminado, o que contribui para o uso noturno.

A descrição do cotidiano da Praça Júlio Prestes denota usos esporádicos, sendo que em boa parte do dia o espaço permanece vazio. O uso mais intenso no final do dia não altera a percepção de abandono e de insegurança do restante do tempo. Porém, o isolamento da área não deve ser creditado apenas à presença de moradores de rua, pois, provavelmente, essa freqüência “indesejada” é muito mais uma conseqüência do que uma causa. Segundo Jacobs (2000), normalmente esses

freqüentadores indesejados não expulsam freqüentadores respeitáveis, e sim se mudam para lugares abandonados e se entrincheiram.

Diante desse quadro, quais são os fatores que contribuem para a inércia desse espaço? Diversas conjunturas podem ser avaliadas: 1) o projeto da Praça Júlio Prestes foi concebido como uma esplanada de acesso à Sala São Paulo (Figura 135); porém, esse acesso foi fechado, inutilizando o partido arquitetônico adotado e, conseqüentemente, prejudicando o seu uso; 2) os usuários da estação não são convidados a entrar no ambiente da praça, visto que o espaço está deslocado do acesso à estação e direcionado unicamente para a Sala São Paulo²⁶; 3) os bancos de madeira propostos (Figura 136) foram retirados com a desculpa de vandalismo, restringindo os equipamentos existentes e, conseqüentemente, o seu uso; 4) embora esteja muito próxima da Rua Santa Efigênia, que possui um comércio dinâmico e um uso intenso, e da Estação da Luz, que está entre as três estações de maior movimento diário, transportando 235 mil usuários²⁷ por dia, os arredores da praça apresentam um movimento inexpressivo e incipiente, sem diversificação de uso e de usuários.

²⁶ Na proposta inicial da arquiteta Rosa Grena Kliass estava prevista a extensão do espaço da praça incorporando a Sala São Paulo e a Estação Júlio Prestes. (Figura 131)

²⁷ Informações obtidas no site da CPTM www.cptm.sp.gov.br - data de acesso: 04/08/08.



Figura 135 – Vista da Praça Júlio Prestes logo após a inauguração. A escadaria funcionando como arquibancada para assistir espetáculos.

FONTE: Rosa Grená Kliass



Figura 136 – Vista da Praça Júlio Prestes logo após a inauguração. Todos os bancos de madeira ocupados.

FONTE: Rosa Grená Kliass

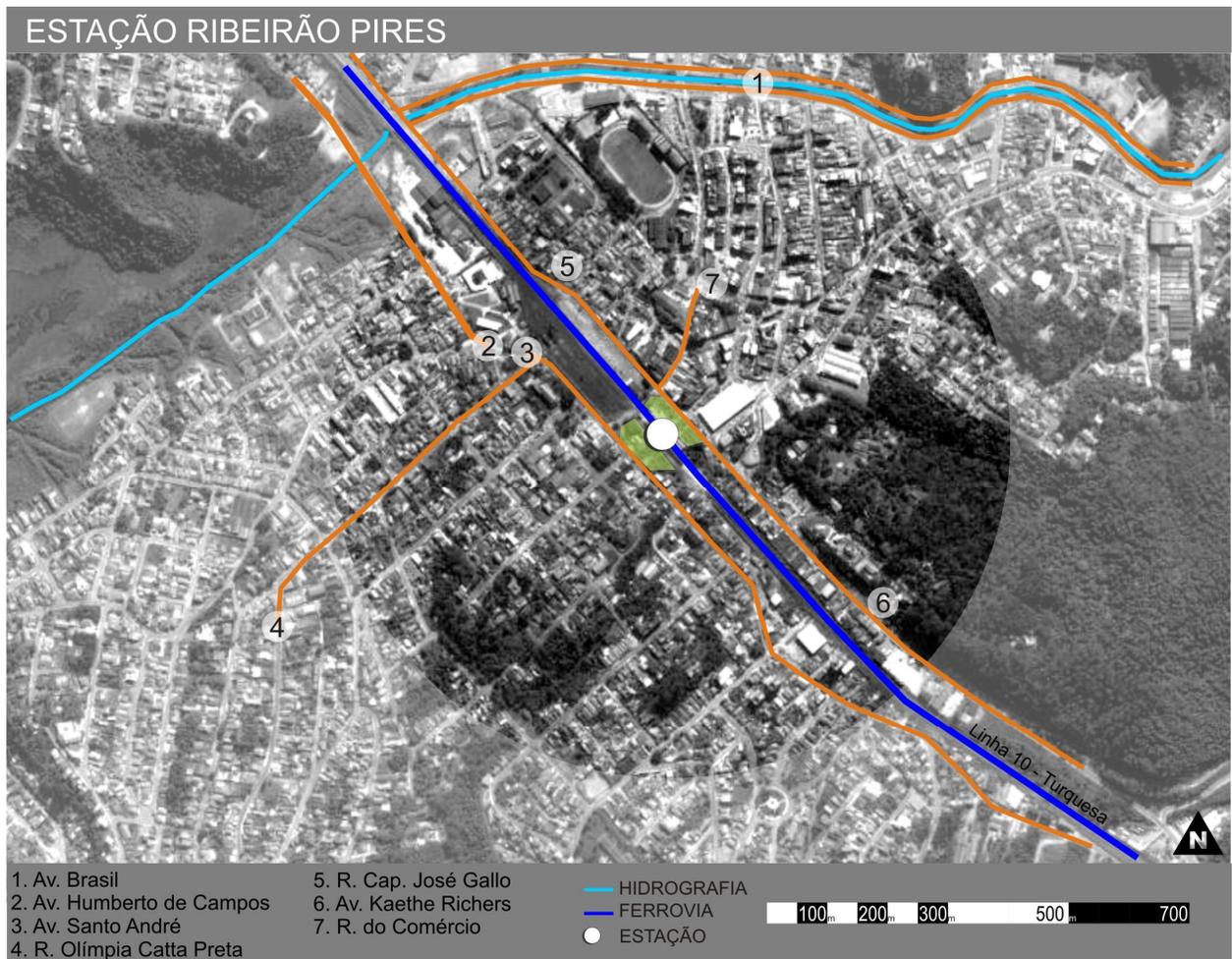


Figura 137 – Foto aérea com a localização da Estação de Ribeirão Pires

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

RIBEIRÃO PIRES

CONTEXTO

A estação de Ribeirão Pires localiza-se entre a Rua Capitão José Gallo e a Avenida Santo André, em frente à Rua do Comércio (Figura 138).



Figura 138 – Foto aérea com a localização da Estação de Ribeirão Pires

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

Devido a sua posição geográfica, Ribeirão Pires serviu de passagem obrigatória aos viajantes que transitavam entre São Paulo e Mogi das Cruzes. Antigo povoado de Caguassu, o povoamento da cidade começou em 1714 ao redor da Igreja Nossa Senhora do Pilar.

Em 1885, com a inauguração da Estação de Trem, o crescimento foi impulsionado. A criação da Colônia dos Imigrantes Italianos propiciou uma nova ocupação do território, com o crescimento de núcleos de povoamento e comércio favorecendo o desenvolvimento da região.

A Rodovia Índio Tibiriçá, aberta em 1963, configura-se como um fator de expansão urbana, visto que promove a ligação entre Santos e o Vale do Paraíba, porém a topografia acidentada dificulta a instalação de indústrias tornando Ribeirão Pires uma cidade dormitório.

Após a aprovação da Lei Estadual de Proteção aos Mananciais, a cidade de Ribeirão Pires tornou-se uma estância turística. Atualmente a população estimada é de 104.508.²⁸

As principais vias de acesso são a Rodovia Índio Tibiriçá, Avenida Sapopemba, Rodovia Anchieta, Rodovia Caminho do Mar (Estrada Velha de Santos) e Avenida Humberto de Campos.

O entorno da praça é constituído de comércios de usos diversos, com edificações construídas no alinhamento do lote e gabarito baixo formado por construções térreas ou sobrados. A Rua do Comércio, com agências bancárias, supermercados e lojas de departamentos, como a Pernambucana desemboca na praça da estação. A rodoviária localizada praticamente em frente à estação, também contribui significativamente para o aumento de pessoas no local.

²⁸ Censo do IBGE de 2000.

ANÁLISE DE PROJETO

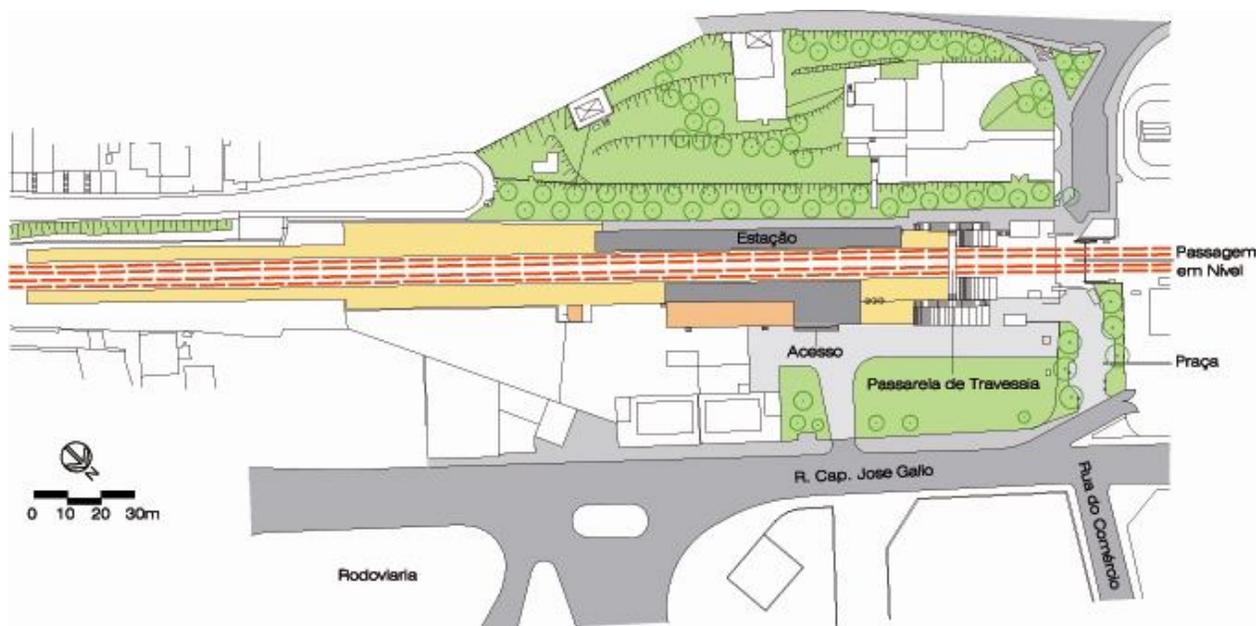


Figura 139 – Implantação da Estação de Ribeirão Pires

FONTE: CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). Desenho: Ana Paula Dantas

A forma linear apresentada pela Praça da Estação de Ribeirão Pires (Figura 139) demonstra que esta foi concebida originalmente como extensão da Rua do Comércio, permitindo transpor a ferrovia e acessar ao bairro.

A tentativa de alteração desta configuração, através da inserção de bancos, pequenos comércios e canteiros ajardinados, não transforma o uso predominante de circulação, pois a conexão com o bairro continua sendo o fator preponderante que determina a função deste espaço.

Apresentando uma forma amorfa, a relação espacial entre o edifício da estação e o espaço livre da praça é desproporcional. A configuração da praça não estimula a convivência, pelo contrário induz a travessia.

Os bancos instalados proporcionam descanso e algumas vezes propiciam o diálogo, porém também não suficientes para determinar que o convívio social sobressaia sobre a circulação.

ANÁLISE DE USO

A estação de Ribeirão Pires amanhece com um fluxo intenso de pessoas embarcando e desembarcando na cidade, sendo que o sentido São Paulo é o de maior movimento. Praticamente não há fluxo de embarque para Rio Grande da Serra. Um público homogêneo, constituído basicamente de homens e idosos encontra-se no ambiente da praça neste horário (Figura 141). Os bancos localizados embaixo de Jacarandás Mimosos, sem folhas no inverno, permanecem vazios devido ao sol intenso. A atividade predominante é a circulação, e os únicos pontos de parada são o bar da estação, lanchonete que vende sucos e salgados e a banca de jornal que propicia uma aglomeração de pessoas lendo as notícias. A maioria das pessoas prefere atravessar pela passagem em nível através da praça do que utilizar a passarela de transposição.

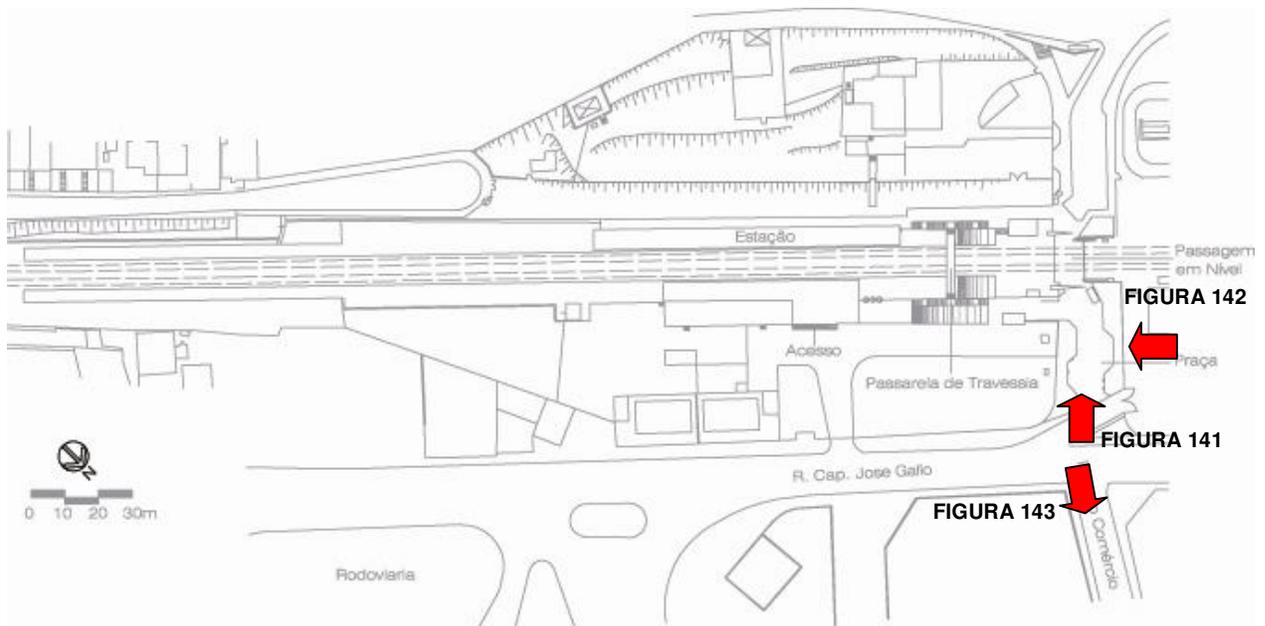


Figura 140 – Implantação da Estação de Ribeirão Pires com a indicação das fotos
FONTE: CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). Desenho: Ana Paula Dantas



Figura 141 – Ribeirão Pires - Circulação intensa pela manhã e presença de idosos
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

A partir das 9h00min a chegada de idosos se intensifica, reunidos em grupo descansam e conversam. O fluxo de pessoas na estação, embora intenso, é bem menor que no início da manhã. Após o desembarque, a maioria segue em direção ao centro comercial, sem necessariamente transitar pelo espaço da praça, o restante se divide entre a passarela de travessia e a passagem em nível que torna obrigatório o trânsito pela praça.

No horário do almoço os bancos estão ocupados em sua totalidade, inclusive as muretas de contenção dos canteiros, que são utilizadas como bancos (Figura 142). A presença de ambulantes cresce acompanhando o aumento de circulação, principalmente de crianças voltando da escola. Embora o público seja bem diversificado neste horário, poucos param.



Figura 142 – Bancos e muretas utilizadas no horário do almoço

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

A praça funciona como uma extensão do calçadão da Rua do Comércio, estrategicamente localizada como um elemento de conexão entre o bairro e o centro da

cidade (Figura 143). Desta maneira, a atividade de circulação é enfatizada e a convivência social embora aconteça não é o foco do local. No final da tarde o fluxo de pessoas se intensifica, o embarque e desembarque aumentam, porém o público não permanece no local.



Figura 143 – Calçada da Rua do Comércio com a Praça da Estação ao fundo.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

No final de semana não há alteração de uso, a Praça de Ribeirão Pires continua com a atividade de circulação predominante, funcionando como uma via de transposição da ferrovia e não como um espaço de convívio social.

A Praça da Estação de Ribeirão Pires apresenta um movimento contínuo, porém a atividade predominante é a circulação e isso se deve a alguns fatores: 1) a praça da estação permite a transposição em nível da linha férrea, aliás, nos arquivos obtidos na biblioteca da CPTM, com o projeto da estação ferroviária a praça não existia, o espaço se configurava como extensão da rua do comércio e agora mesmo com

equipamentos a circulação continua sendo privilegiada. 2) Este acesso é um dos poucos que permite a conexão entre bairro e centro da cidade. 3) Embora o entorno seja constituído de pequenos comércios, a rua comercial e o centro turístico não estão diretamente relacionados com a estação.

PRAÇAS DE CENTRO DE BAIRRO

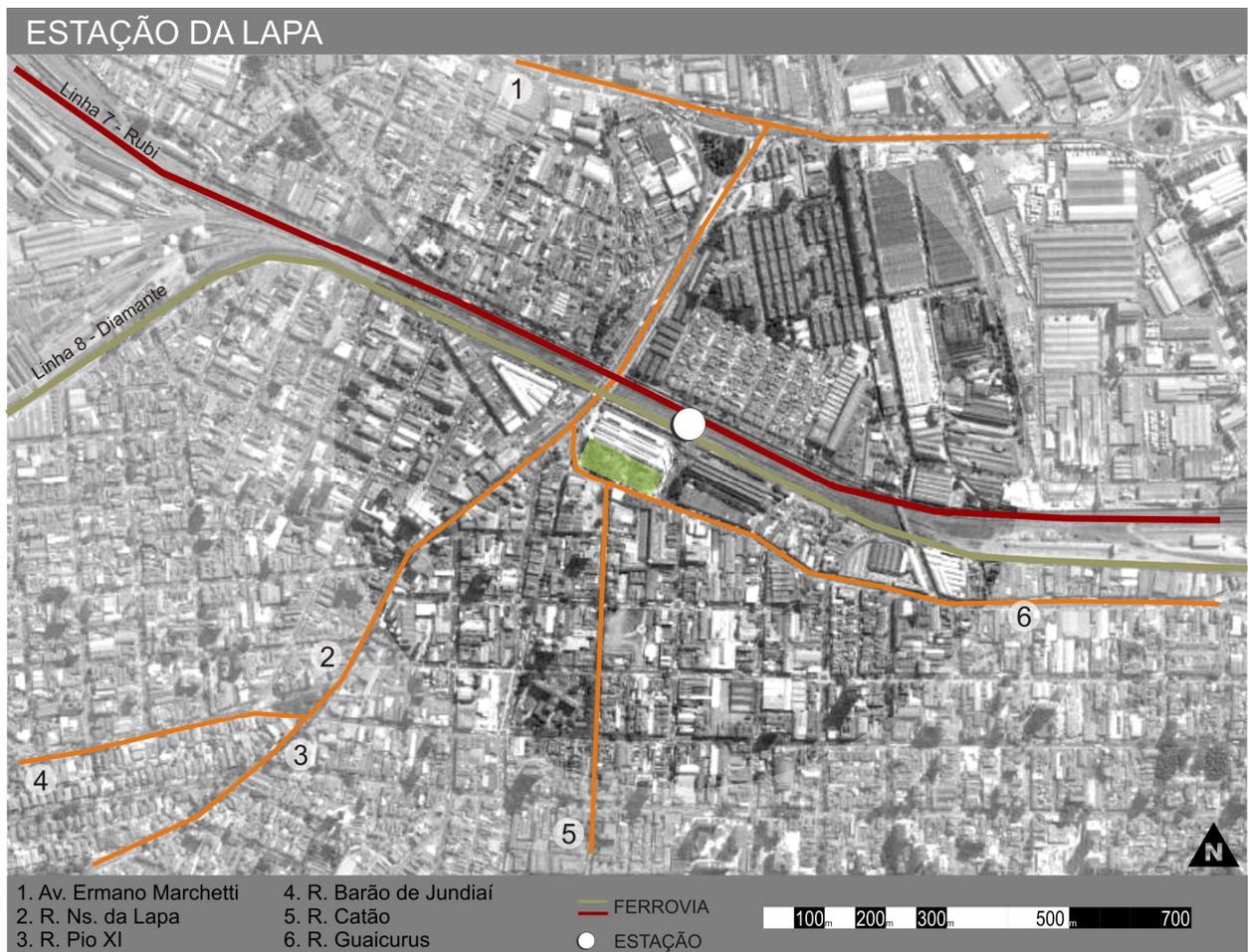


Figura 144 – Foto aérea com a localização da Estação da Lapa

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

LAPA

CONTEXTO

Duas estações da Lapa estão instaladas atualmente no bairro: uma atende a linha 7-Rubi (antiga São Paulo Railway), inaugurada em 1899; e a outra, localizada a quinhentos metros e implantada em 1958, atende a linha 8-Diamante (antiga Sorocabana). O plano de modernização da malha da CPTM prevê a unificação das duas estações.

A pesquisa analisa a estação da Lapa da linha 8-Diamante, localizada na Rua Guaicurus (Figura 145), integrada ao Terminal de Ônibus Urbano e a Praça Miguel Dell' Erba. O prédio atual foi construído em 1979.



Figura 145 – Foto aérea com a localização da Estação da Lapa

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

A Lapa é um bairro da região oeste de São Paulo, com aproximadamente 57.000 habitantes²⁹. A ferrovia delimita duas regiões: a norte (Lapa de Baixo), que nasceu entre a ferrovia e o rio Tietê e ainda hoje mantém as características de bairro industrial e proletariado e a região sul (Lapa), residencial e comercial.

As indústrias, como a Vidraria Santa Marina, surgiram a partir da inauguração da estrada de ferro Santos-Jundiaí, em 1867. Em 1942, a implantação da Rodovia Anhanguera incentivou o desenvolvimento da área. O Mercado Municipal foi instalado em 1954 e o Ceasa (atual CEAGESP) em 1966.

As principais vias de acesso ao bairro são a Marginal Tietê, Ponte do Piqueri, Avenida Ermano Marchetti, Viaduto Comendador Elias Nagib Breim, Avenida Marquês de São Vicente e Avenida Francisco Matarazzo.

Importantes pólos culturais e comerciais localizam-se nos arredores da estação: o Espaço Cultural Tendal da Lapa, a Biblioteca Mario Schenberg, o Teatro Cacilda Becker, a Estação Ciências da USP (instituição dedicada ao ensino e à preservação da cultura), o Sesc Pompéia, o Shopping Center da Lapa e a Rua Doze de Outubro que se constitui como um importante centro comercial.

O entorno físico imediato é constituído pelo Mercado Municipal, o Shopping Center da Lapa, a Estação Ciências, a Secretaria da Agricultura e por pequenos comércios de uso diversificado (Figura 146). As edificações construídas no alinhamento possuem gabarito baixo.

²⁹ Estimativa populacional segundo censo do IBGE de 2000.



Implantação

1. Terminal de ônibus urbanos 2. Praça 3. Mercado municipal 4. Shopping center
5. Estação Ciência 6. Secretaria da Agricultura 7. Estação ferroviária

Figura 146 – Implantação da Praça da Lapa

FONTE: www.arcoweb.com.br. Data de acesso: 23/10/08

ANÁLISE DE PROJETO



Figura 147 – Implantação da Estação da Lapa
FONTE: Escritório Núcleo de Arquitetura

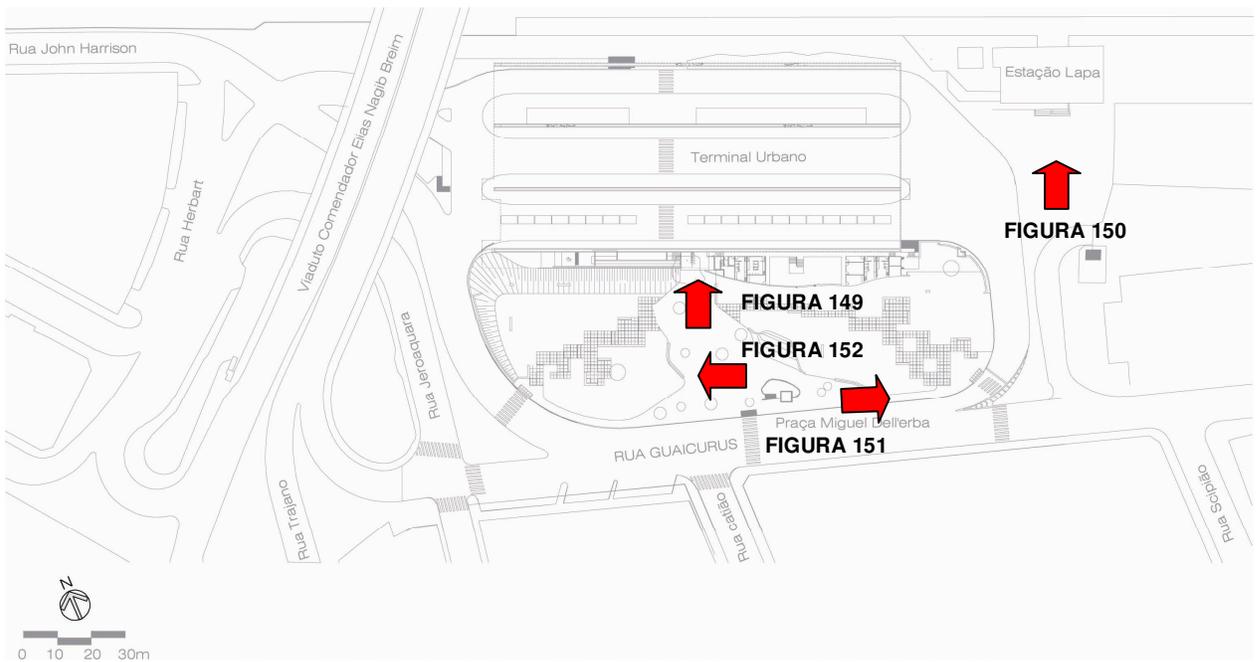


Figura 148 – Planta da Praça Miguel Dell' Erba com a indicação das fotos
FONTE: Escritório Núcleo de Arquitetura. Desenho: Ana Paula Dantas

A implantação do Terminal de Ônibus Urbano em 2003 propiciou a reformulação da Praça Miguel Dell' Erba (Figura 147). Os arquitetos Luciano Margotto Soares, Marcelo Ursini e Sérgio Salles do escritório Núcleo Arquitetura, autores do projeto, buscaram estabelecer a relação entre o Terminal Urbano e o seu entorno.

O desenho do piso, composto de placas de cimento com juntas de grama, propõe a criação de fluxos distintos, conduzindo o usuário até o centro da praça. Além do convite ao acesso, o piso também define pequenas áreas de convivência, equipado com bancos e lixeiras. Esta paginação proporciona ambientes agradáveis que favorecem a convivência.

No acesso às bilheterias e catracas eletrônicas do Terminal Urbano a pavimentação é generosa, gerando um espaço de aglomeração de pessoas e convivência (Figura 149). Árvores de grande porte, algumas inclusive transplantadas para a praça, foram inseridas nesta área, proporcionando sombra e favorecendo a permanência neste espaço.



Figura 149 – Vista da área central de acesso às bilheterias e catracas.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Anteriormente, a Praça Miguel Dell' Erba conectava-se apenas à estação de trem, porém, atualmente é o elemento que estabelece o diálogo entre o Terminal Urbano, a Estação de Trem e a Estação Ciência.

ANÁLISE DE USO

A Praça Miguel Dell' Erba configura-se como um espaço de passagem e integração entre a estação da Lapa e o Terminal Urbano. Logo pela manhã, o movimento de transeuntes circulando, conversando e solicitando informações é significativo. Trabalhadores desembarcam na estação da Lapa com diversos destinos e passam pelo espaço da praça, parando eventualmente na banca de jornal e nos quiosques de alimentação (Figura 150). A compra de bilhetes para transporte público propicia uma enorme fila. Esse público diversificado se mistura com os idosos que ali se encontram diariamente.



Figura 150 – Estação da Lapa no horário de pico da manhã.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Um senhor entrevistado freqüenta o local há mais de quarenta anos. Morador de Perus utiliza o trem como meio de transporte até a Lapa e ali permanece durante toda a manhã, contemplando o movimento e descansando sob a sombra das árvores. Para essas pessoas, a praça adquire um significado especial, de identidade com o local, gerando uma sensação de segurança, só obtida em lugares familiares.

O horário de pico da manhã não interfere na intensidade de uso; porém, o fato de a praça estar agregada à estação facilita a acessibilidade a outras áreas da cidade, principalmente pelos idosos.

No meio da manhã, a permanência na praça se intensifica com a chegada de grupos de jovens e casais. A estação Ciência, localizada na proximidade, também contribui para o aumento de fluxo, pois constantemente recebe visitas de grupos de crianças, que depois se dirigem à praça para aguardar o ônibus escolar (Figura 151). Em um dia ensolarado, a Praça Miguel Dell' Erba constitui-se em um refúgio agradável no horário do almoço. Os bancos ocupados em sua totalidade acomodam um público diversificado, inclusive com reunião de pessoas pregando sua religião (Figura 152). Normalmente, observa-se esse tipo de pregação em outras praças nos finais de semana; porém, na Praça da Lapa essa atividade ocorre em qualquer dia da semana, pois o público é sempre constante.



Figura 151 – Grupo de crianças aguardando ônibus escolar no espaço da praça.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro



Figura 152 – Horário do almoço - a praça como local de pregação religiosa.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Ao contrário do que ocorre durante todo o dia, quando a presença de idosos é intensa, no final da tarde poucos ainda nela permanecem. Nesse horário o movimento é marcado pela chegada dos jovens que andam de *skate* na arquibancada do anfiteatro e pelos casais de namorados. Trabalhadores que retornam para casa cruzam o ambiente da praça em direção ao Terminal de ônibus. Muitos preferem o caminho de terra entre as árvores, pois a iluminação nesse trecho é melhor do que o passeio pavimentado que dá acesso aos bancos. Ao entardecer, embora continue com um fluxo contínuo, a praça não é tão agradável quanto durante o dia, talvez pelo fato de a iluminação ser fraca. O aumento das barracas de camelôs denota a aglomeração de pessoas no local.

Muito diferente da circulação intensa das pessoas que transitam entre a estação e o terminal, da aglomeração das barracas de camelôs e da presença de muitos grupos de jovens, religiosos ou vendedores encontrados durante a semana, o final de semana caracteriza-se pela tranquilidade e sossego. A atividade predominante é a permanência, o convívio social e o público diversificado. O espaço comporta-se como uma praça de bairro, independente da estação de trem e do Terminal Urbano.

As atividades exercidas ocorrem durante todo o dia sem interrupção, este movimento contínuo pode ser atribuído a diversos fatores: 1) a diversidade de uso do entorno imediato; 2) o desenho da praça como elemento de conexão entre a estação de trem, o Terminal Urbano e a Estação Ciências; 3) equipamentos instalados em ambientes protegidos através da sombra gerada pelas árvores, criando espaços agradáveis de convivência; 4) relação de identidade mantida nas intervenções espaciais que ocorreram no decorrer do tempo.

PRAÇAS PERIFÉRICAS

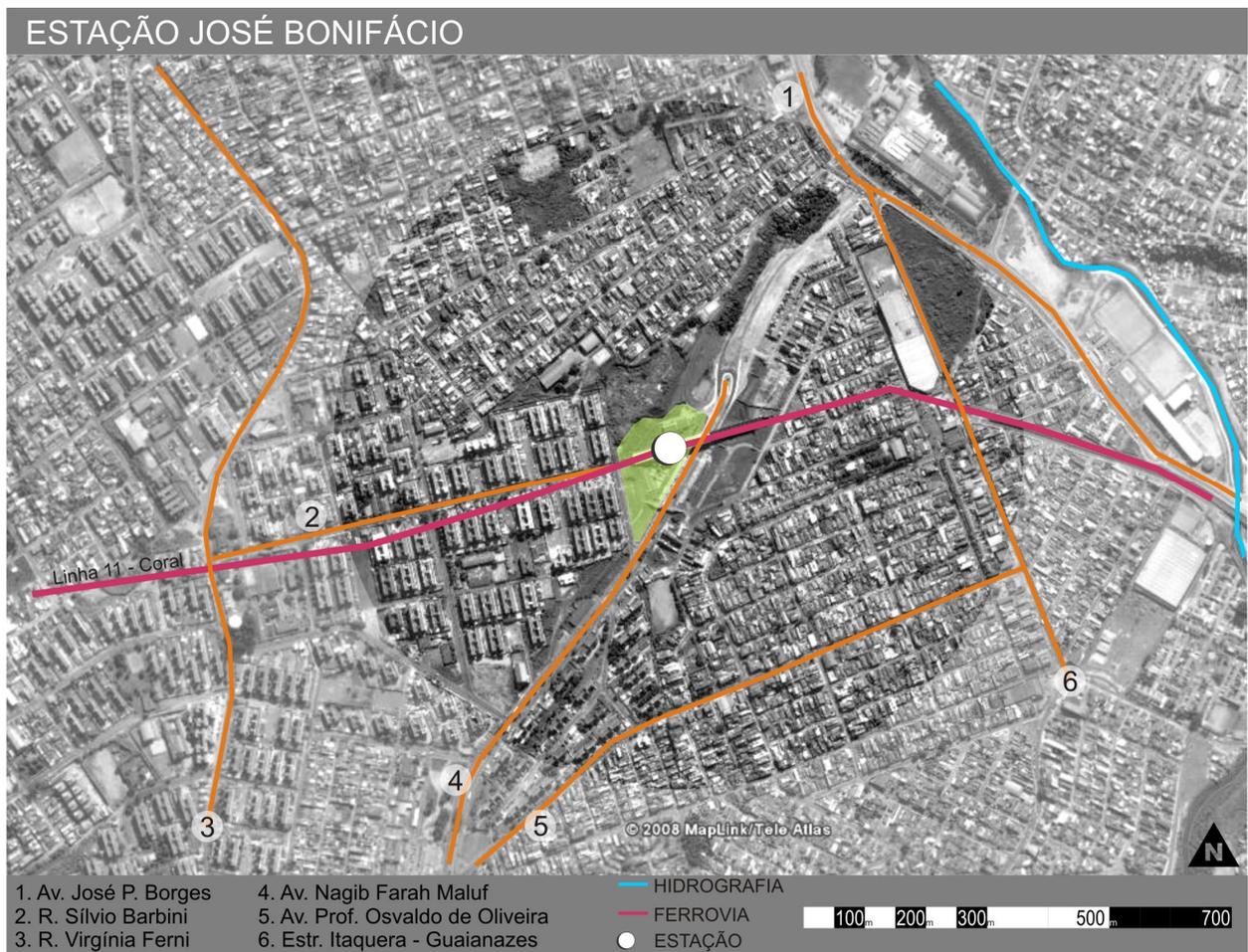


Figura 153 – Foto aérea com a localização da Estação de José Bonifácio

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

JOSÉ BONIFÁCIO

CONTEXTO

Inaugurado em 1980, o conjunto habitacional José Bonifácio (COHAB II) foi o segundo núcleo de moradia popular instalado na periferia da zona leste. Pertence à subprefeitura de Itaquera, com uma população de aproximadamente 107.000 mil habitantes.³⁰

A estação aberta em 28 de maio de 2000 está localizada na Avenida Nagib Farah Maluf, entre a Avenida Jacu-pêssego e a Estrada Itaquera-Guaianazes (Figura 154). Construída pela Companhia do Metrô de São Paulo, a estação nunca chegou a ser utilizada pelos trens do metrô, sendo direcionada desde o início para o trajeto de trens metropolitanos, operados pela CPTM.

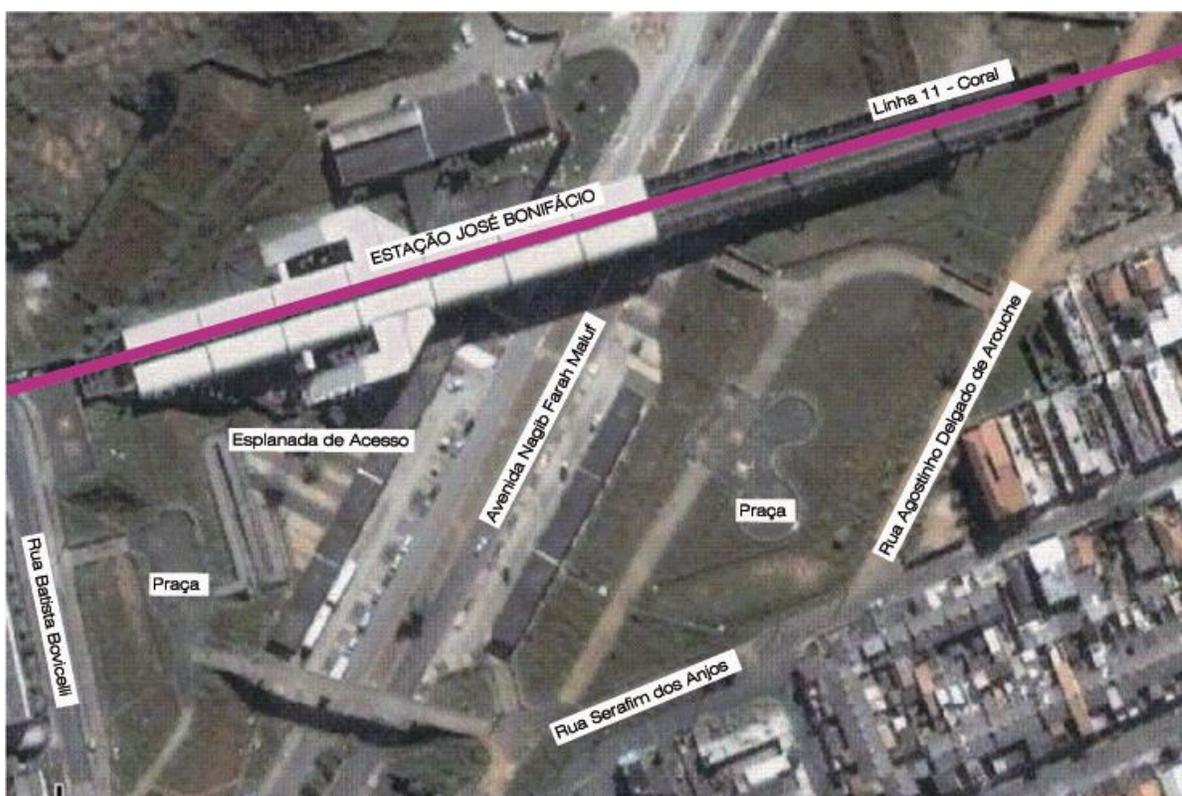


Figura 154 – Foto aérea com a localização da Estação de José Bonifácio

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

³⁰ Dados obtidos no censo do IBGE de 2000.

No Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) está prevista até 2012 a implantação de um caminho verde acompanhando o trajeto da linha férrea desde a Avenida Jacu-pêssego até a Avenida Nagib Farah Maluf. Atualmente o canteiro central da Avenida Nagib Farah Maluf conecta a estação José Bonifácio com duas praças: a Praça Mãe Menininha do Gantois e a Praça Jequitibá.

A Avenida Nagib Farah Maluf define o limite entre duas formas de ocupação: a leste predominam residências unifamiliares, em lotes reduzidos, com gabarito baixo e a oeste o gigantesco conjunto habitacional, em formato de lâmina, com térreo mais quatro pavimentos (Figura 156). Este entorno predominantemente residencial não propicia uma diversidade de uso e de usuários.

Embora a estação ofereça uma única saída conectada a uma esplanada com paginação de mosaico português, duas praças estão associadas à estação: uma no acesso ao conjunto habitacional e a outra próxima às residências.

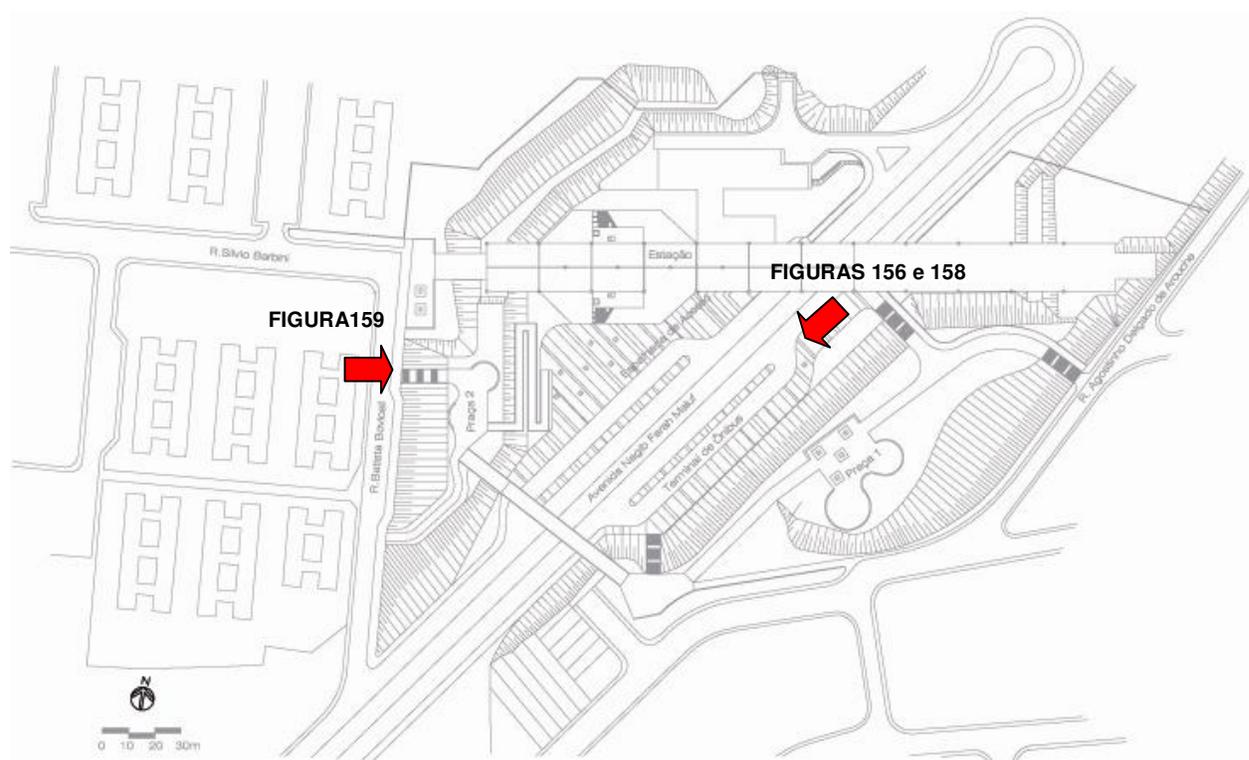


Figura 155 – Planta da Estação de José Bonifácio com a indicação das fotos

FONTE: Companhia do Metrô de São Paulo. Desenho: Ana Paula Dantas



Figura 156 – Avenida Nagib Farah Maluf com canteiro central, do lado direito à estação de trem, o terminal urbano, a esplanada de acesso e a praça junto do conjunto residencial. Do lado esquerdo escadaria de acesso à outra praça.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

ANÁLISE DE PROJETO



Figura 157 – Implantação da Estação José Bonifácio

FONTE: Companhia do Metrô de São Paulo. Desenho: Ana Paula Dantas

Elaborado pela Companhia do Metrô de São Paulo, o complexo de José Bonifácio apresenta desproporções de escala, sendo composto por: estação de trem, terminal urbano, esplanada de acesso, duas praças, rampas e passarelas (Figura 157). Com fluxo diário de 11.450 usuários³¹, os espaços livres e internos da estação José Bonifácio estão demasiadamente maiores do que o necessário. A sensação é de um espaço sempre vazio, causando desconforto.

Implantada na parte baixa a estação só possui conexão com as praças através de rampas e escadas. A praça próxima ao conjunto habitacional faz parte do trajeto do bairro para estação, portanto a função de circulação é garantida. Ao contrário, a praça

³¹ Informações obtidas na CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

próxima às residências está desconectada dos acessos ao bairro, permanecendo isolada do conjunto.

A estrutura espacial das duas praças caracteriza-se por espaços amorfos, ausência de unidade e problemas de escala. As áreas verdes constituem-se de taludes, gerados pela implantação da estação e das praças, sem um desenho que integre com a área pavimentada, tornando muito difícil a leitura do conjunto.

Praticamente toda a área das duas praças encontra-se pavimentada, com pequenas ressalvas de canteiros instalados no meio do piso para plantio de árvores. O mesmo ocorre com a esplanada de acessos.

ANÁLISE DE USO

Ao amanhecer, o fluxo na estação José Bonifácio é tranqüilo, com um número maior de pessoas embarcando e poucas desembarcando. O maior movimento concentra-se na esplanada de acesso, com usuários deixando suas bicicletas na grade da estação para embarcar no trem. As praças permanecem vazias neste horário, porém a prática do *cooper* e da caminhada é intensa na Avenida Nagib Farah Maluf, junto ao canteiro central (Figura 158).



Figura 158 – Avenida Nagib Farah Maluf no nível da estação
Pessoas praticando *cooper* e caminhada junto ao canteiro central
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

No horário do almoço é possível encontrar algumas pessoas nas praças, normalmente com crianças andando de bicicleta ou empinando pipa. A praça próxima ao conjunto de edifícios residenciais apresenta um uso maior, porém nada expressivo. O sol intenso neste horário também inibe o uso, pois não existe nenhum espaço sombreado ou protegido que favoreça a permanência (Figura 159). No meio da tarde a situação não difere muito do horário do almoço, o espaço continua vazio e inóspito, a única mudança é no usuário que a frequenta, as crianças desaparecem e surgem os jovens que param para conversar e fumar.



Figura 159 – Praça próxima ao conjunto habitacional. Ausência de áreas sombreadas.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Os usuários praticando *cooper* e caminhada voltam no final do dia. As praças embora não tenham um uso significativo apresentam mais usuários que nos outros horários do dia, as crianças voltam com suas bicicletas e casais namoram nos bancos. O tempo de permanência nas praças é curto, em média dez minutos. A concentração de camelôs neste horário denota o aumento de usuários. Ao contrário do horário do pico da manhã, o fluxo de pessoas desembarcando é maior que o embarque. As pessoas param nas barraquinhas e em seguida dirigem-se para as escadarias de acesso aos conjuntos residenciais. Muitas pessoas aguardam na esplanada de acesso os usuários que desembarcam do trem, porém permanecem em pé devido à ausência de bancos. Mesmo sendo o horário de maior movimentação o fluxo continua inexpressivo e a sensação de insegurança é intensa.

As praças praticamente não possuem nenhuma relação com a estação. Prova disto é que aos sábados, quando o movimento da estação é menor que durante a semana, as praças apresentam um uso mais intenso. O local distante de fiações

elétricas proporciona um excelente espaço para empinar pipas e as crianças, acompanhadas dos pais, aproveitam o final de semana para exercer esta atividade. A rampa também se torna um espaço de brincadeira com as crianças descendo de bicicleta até a esplanada de acesso à estação. A passarela vira um ponto de encontro e casais de namorados permanecem nos bancos das praças. Adultos praticam *cooper* e caminham pela avenida. O maior movimento ocorre na praça junto ao conjunto habitacional.

A rotina estabelecida nas Praças da Estação José Bonifácio demonstra que, durante a semana, o uso é esporádico, com o espaço permanecendo vazio e inóspito praticamente a maior parte do tempo. A sensação de insegurança e de abandono é constante. A frequência maior nos finais de semana não altera essa percepção. A implantação de todo o complexo composto pela estação, terminal urbano, sistema viário e espaços livres apresenta-se como um grande vazio dentro do contexto urbano, desconectado do entorno.

Diante deste quadro, quais os fatores que poderiam ser atribuídos como responsáveis pela inércia deste espaço? Diversas hipóteses podem ser levantadas: 1) A estação encontra-se na parte baixa do terreno dificultando a acessibilidade às praças e ao entorno. 2) O entorno predominantemente residencial não produz diversidade de uso e de usuários. 3) As atividades exercidas pelos usuários não condizem com os equipamentos instalados. Eles utilizam a avenida, no nível da estação, como pista de *cooper* e não passam pelas praças. A ausência de equipamentos infantis e esportivos não convida este público a permanecer no espaço e na esplanada de acesso faltam bancos. 4) As praças, embora estejam conectadas à estação, estão implantadas em níveis diferentes, ocasionando uma separação dos espaços. 5) As árvores plantadas ainda não produzem sombra e nenhum outro equipamento de proteção solar, tais como pergolados, foi instalado. Desta maneira, todos os bancos permanecem sempre no sol.

A ausência de lazer e entretenimento no conjunto habitacional atinge principalmente os jovens. Talvez, se tivessem sido implantados equipamentos

direcionados para essa faixa etária, como quadras poliesportivas, pistas de *skates*, o quadro descrito poderia apresentar um uso mais efetivo do espaço.

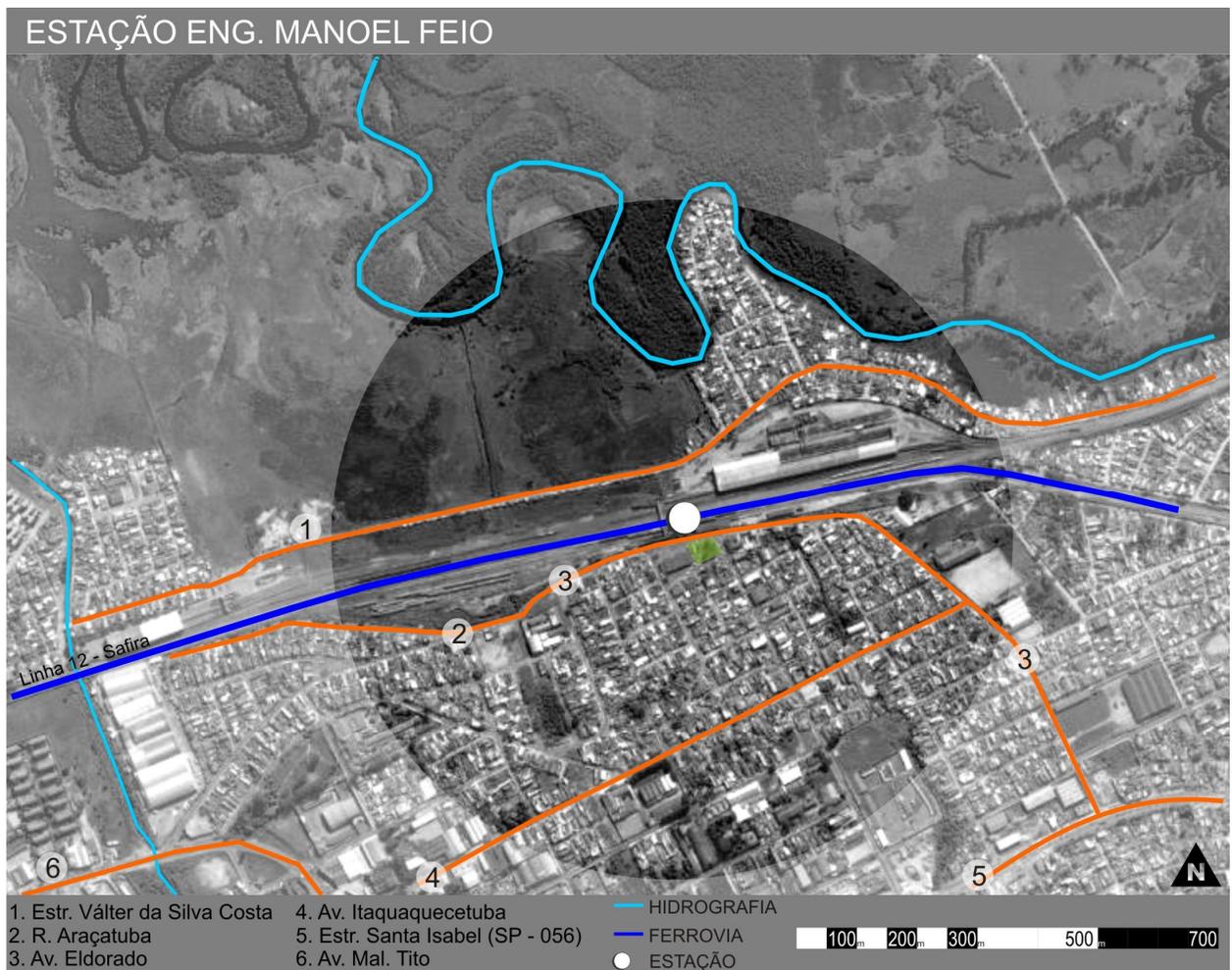


Figura 160 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

ENGENHEIRO MANOEL FEIO

CONTEXTO

A Praça Juscelino Kubitscheck em frente à estação Engenheiro Manoel Feio está localizada entre a Avenida Eldorado e as Ruas Piracicaba, Fernando Prestes e Itapevi e está conectada ao terminal urbano.

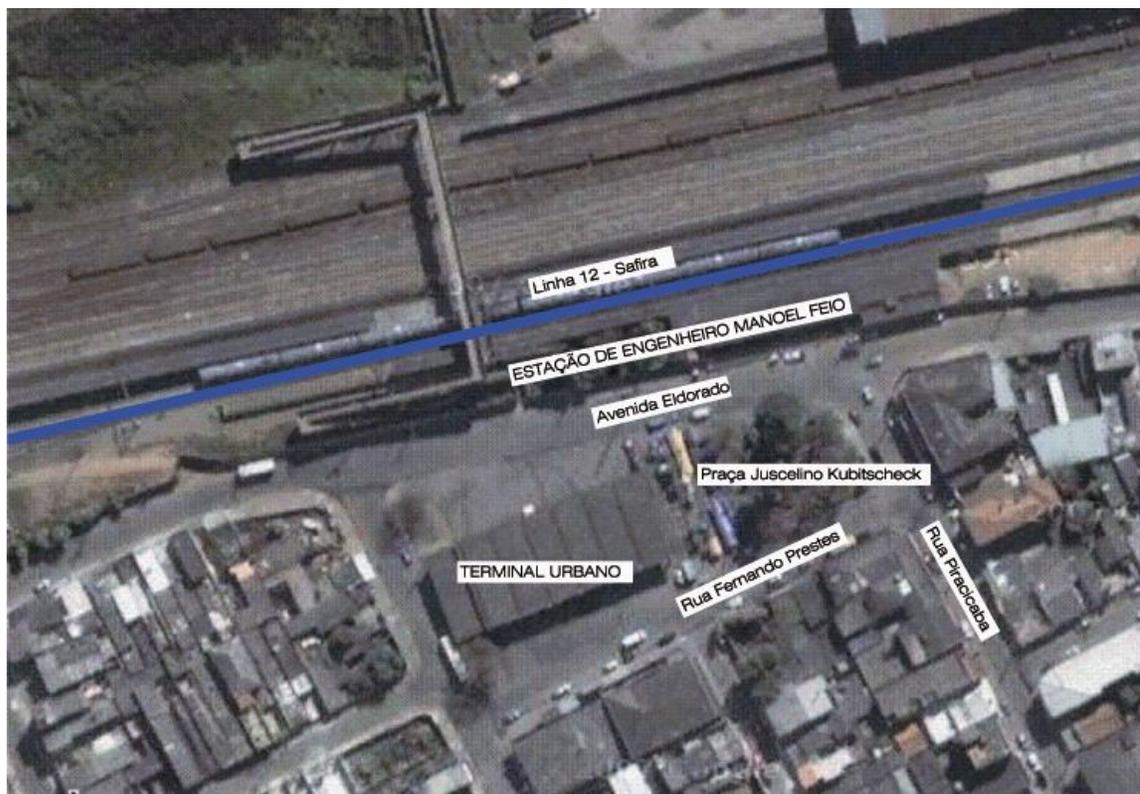


Figura 161 – Foto aérea com a localização da Estação Engenheiro Manoel Feio

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro. BASE: www.maps.google.com.br

Pertencente ao município de Itaquaquecetuba, a Estação Engenheiro Manoel Feio constitui-se como um parque industrial de bairro e pátio ferroviário. Instalada ao longo da várzea do rio Tietê, a ferrovia limita a área urbanizada.

A estação inaugurada em 1926, só foi aberta ao público em 1934. O edifício atual foi construído em 1970. Caracterizando-se como um pátio de cargas da MRS³², abriga também o pátio da CPTM que atende os trens metropolitanos de transporte de passageiros.

A principal via de acesso é a Avenida Marechal Tito, que acessa a Avenida Jacu-Pêssego em direção ao ABC, Guarulhos e Fernão Dias; o pátio ferroviário que opera na lateral norte da ferrovia articula-se com a Rodovia Ayrton Senna e Dutra.

O bairro apresenta ocupação consolidada, com áreas residenciais de média densidade. O entorno imediato à praça é constituído de sobrados e edifícios térreos, construídos no alinhamento do lote, destinados a pequenos comércios com usos diversificados.

³² MRS Logística S.A. – Empresa privada de transporte de carga que interliga os três principais centros industriais do país: São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

ANÁLISE DE PROJETO



Figura 162 – Implantação da Estação Engenheiro Manoel Feio

FONTE: Prefeitura Municipal de Itaquaquecetuba. Desenho: Ana Paula Dantas

Ao contrário de José Bonifácio que apresenta uma escala monumental que não condiz com a demanda de usuários e com o contexto urbano, a Praça Juscelino Kubitschek mantém uma relação espacial mais próxima do público que a frequenta.

A morfologia da praça expõe um desenho extremamente simples, sem uma forma definida que privilegia a circulação em detrimento da permanência. Os caminhos traçados na diagonal facilitam a travessia, porém todos se direcionam a um canteiro central ao invés de simplesmente cruzarem a praça.

Composta basicamente de canteiros com vegetação e caminhos revestidos com mosaico português, a área verde predomina sobre a pavimentada. A ausência de equipamentos reflete a intenção de reforçar a atividade de circulação, porém as muretas dos canteiros são utilizadas como bancos e o convívio social é garantido.

Analisando as praças de José Bonifácio e a Praça Juscelino Kubitscheck algumas reflexões podem ser articuladas: 1) teoricamente os bancos instalados nas praças de José Bonifácio propiciariam uma área de estar e convivência, porém os espaços permanecem vazios a maior parte do tempo enquanto na Praça Juscelino Kubitscheck a ausência de equipamentos não impede o convívio social. 2) Por que a intenção projetual demonstrada na morfologia das praças não reflete a função que realmente é exercida? Será que simplesmente a utilização do espaço foi subvertida pelas pessoas que traçaram seus próprios caminhos e atividades ou o programa de necessidades estabelecido não levou em consideração o usuário do espaço?

ANÁLISE DE USO

A Praça Juscelino Kubitscheck, da Estação de Engenheiro Manoel Feio, poderia ser considerada um espaço comum, próprio de cidades do interior, se não fosse uma atividade intrigante incorporada ao espaço da praça: uma feira livre (Figura 164). Intrigante no sentido de pertencer ao local. Normalmente as feiras livres acontecem nas ruas ou até mesmo em espaços que são caracterizados como praças, porém ocorrem em um único dia da semana e são móveis. Quando desmontadas o espaço retorna a sua configuração original e a sua própria rotina. A atividade da feira, em Engenheiro Manoel Feio, existe há mais de quinze anos e há um ano recebeu um espaço definitivo na praça, com funcionamento de segunda a sábado das 7h00min às 20h30min e domingo das 7h00min às 14h00min.

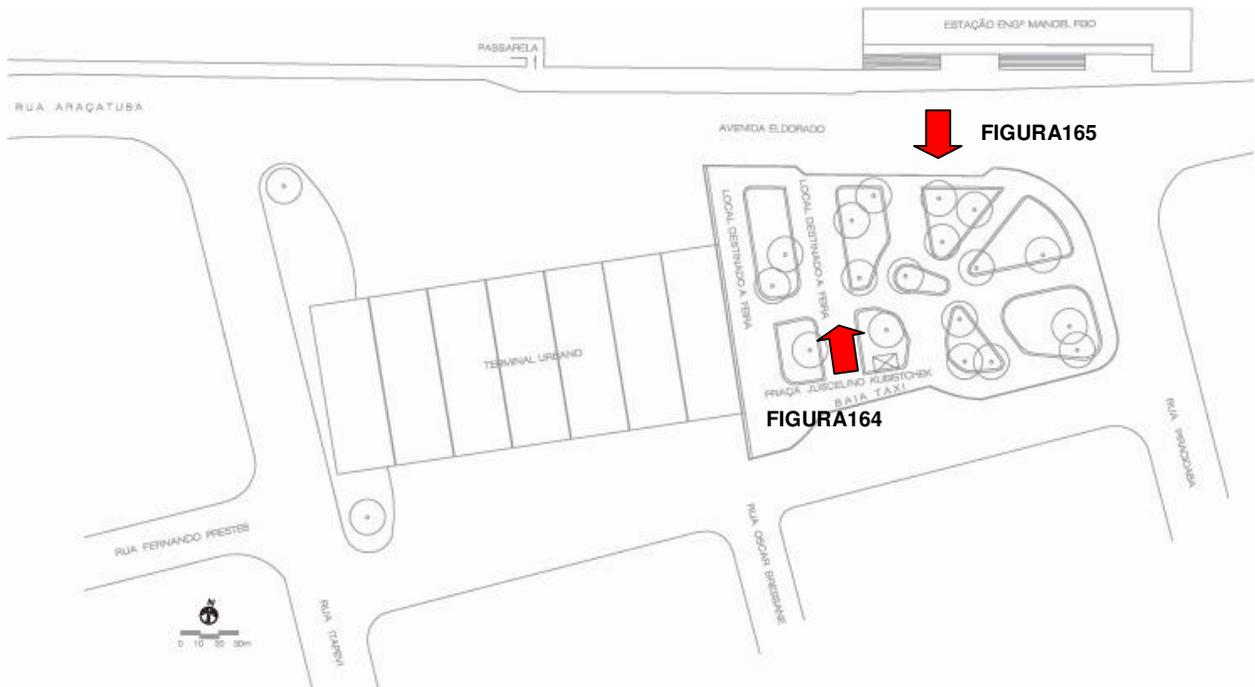


Figura 163 – Implantação da Estação Engenheiro Manoel Feio com a indicação das fotos
FONTE: Prefeitura Municipal de Itaquaquecetuba. Desenho: Ana Paula Dantas



Figura 164 – Feira livre instalada na Praça Juscelino Kubitscheck
FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Participando da rotina da praça e contribuindo com a movimentação de usuários, a feira instalada em uma das extremidades confere ao espaço uma identidade própria.

O dia começa tranqüilo, com pouco movimento na feira. Os transeuntes se dirigem para a estação e diversos trabalhadores param na padaria em frente à praça para tomarem café, mas não a acessam. O pequeno público matinal é diversificado: idosos, mulheres conversando e jovens. O movimento transcorre sem grandes alterações até o horário do almoço quando o número de pedestres circulando aumenta. A temperatura amena, proporcionada pela sombra das árvores, torna agradável a permanência no local. Nas muretas, utilizadas como bancos, permanecem várias pessoas que sentam para conversar ou apenas descansar. O clima sugere os espaços encontrados nas pequenas cidades do interior (Figura 165).



Figura 165 – Praça Juscelino Kubitschek

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

No final da tarde os trabalhadores retornam do trabalho e o sentido do fluxo muda com as pessoas saindo da estação em direção às residências. A rua entre a estação e a praça não se constitui uma barreira de travessia e logo ao desembarcar o espaço da praça se descortina a frente das pessoas. Algumas atravessam pela lateral da praça, muitas circulam por dentro dela e outras se dirigem para a feira. Segundo alguns feirantes é o horário de maior movimento. Neste momento as duas principais funções são: circulação e permanência. Crianças brincando com os pais, mães com bebês se misturam com os adultos saindo da estação. Não existe bicicletário na estação, porém tem um estacionamento de bicicletas na Avenida Eldorado.

No final do dia é possível encontrar algumas pessoas andando de bicicleta e cruzando o espaço da praça. O terminal urbano integrado à estação não contribui para o aumento de fluxo.

Interessante observar a rotatividade de pessoas que entram e saem da praça aos sábados. O público diversificado desempenha as seguintes funções: permanência, principalmente de mães com bebês e mulheres e jovens que se encontram para conversar; circulação, com grupos de jovens que se deslocam passando pelo espaço da praça. As pessoas circulam calmamente. A praça faz parte do cotidiano delas, sendo que os usuários predominantes são os moradores do entorno.

Com um fluxo diário de 6.480 usuários³³, a Estação Engenheiro Manoel Feio possui um movimento pequeno se comparado com outras estações. A estação de Osasco, por exemplo, contempla um fluxo diário de 37.090 usuários.³⁴ Entretanto apresenta um movimento contínuo, com um público diversificado durante todo o dia.

Um ambiente tranquilo e sossegado que transmite uma sensação de segurança poderia ser a descrição da Praça Juscelino Kubitscheck. O movimento contínuo pode ser atribuído aos seguintes fatores: 1) entorno com comércio diversificado e voltado

³³ Informações obtidas na CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos)

³⁴ Informações obtidas na CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos)

para a praça. 2) a única saída da estação está exatamente em frente à praça e a rua entre elas não se constitui obstáculo de travessia. 3) a feira livre atrai também um público que não se dirige para a estação.

2- AVALIAÇÕES SOBRE AS PRAÇAS ANALISADAS

Como resultado final da tabulação dos dados levantados nesta pesquisa, duas tabelas sínteses foram organizadas com o intuito de facilitar a comparação entre as praças. Na tabela 3 constam as informações relativas à morfologia das praças e na tabela 4, os dados sobre as atividades desempenhadas nesses espaços. A partir da análise dessas informações, as conjecturas propostas puderam ser concluídas.

ESTAÇÕES	AREA TOTAL (m2)	AREA PAVIMENTADA	AREA VERDE	MORFOLOGIA	ENTORNO
FRANCO DA ROCHA	7.100	95%	5%	Conectada à Estação Praças agrupadas linearmente	Gabarito homogêneo e baixo
OSASCO	6.985	77%	23%	Conectada à Estação Praças agrupadas linearmente	Gabarito homogêneo e baixo
FERRAZ DE VASCONCELOS (PRAÇA DA BÍBLIA)	1.100	99,7%	0,23%	Não está conectada diretamente à Estação Forma amorfa	Gabarito homogêneo e baixo
FERRAZ DE VASCONCELOS (PRAÇA DA INDEPENDÊNCIA)	2.450	89%	11%	Não está conectada diretamente à Estação Forma parcialmente fechada	Gabarito homogêneo e baixo
JÚLIO PRESTES	12.900	52%	48%	Conectada à Estação Forma dominada	Gabarito variado
RIBEIRAO PIRES	11.230	47%	53%	Conectada à Estação Forma amorfa	Gabarito homogêneo e baixo
LAPA	6.230	26%	74%	Conectada ao terminal urbano Forma dominada	Gabarito homogêneo e baixo
JOSÉ BONIFÁCIO	17.375	28%	72%	Conectada à Estação Forma amorfa	Gabarito até 4 pavimentos
ENG. MANOEL FEIO	2.010	57%	43%	Não está conectada diretamente à Estação Forma amorfa	Gabarito homogêneo e baixo

Tabela 3 – Tabela síntese dos dados existentes nos projetos das praças.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

ESTAÇÕES	ATIVIDADES DESEMPENHADAS					USUÁRIOS/ DIA	ENTORNO
	PICO DA MANHÃ	ALMOÇO	INTERVALOS ENTRE HORÁRIOS DE PICO	PICO DA TARDE	FINAL DE SEMANA		
FRANCO DA ROCHA	Circulação	Circulação / Convívio social	Circulação/ Convívio social	Circulação / Convívio social	Circulação / Convívio social	20.910	Uso: comercial e serviços
OSASCO	Circulação	Convívio social	Convívio social	Circulação	Convívio social	37.090	Uso: comercial e serviços
FERRAZ DE VASCONCELOS	Circulação	Convívio social	Convívio social	Convívio social	Convívio social	18.970	Uso: comercial e serviços
JÚLIO PRESTES	Circulação	Circulação	Circulação	Convívio social/ Prática esportiva	Circulação / Convívio social	11.240	Uso: comercial e residencial
RIBEIRAO PIRES	Circulação	Circulação / Convívio social	Circulação	Circulação	Circulação	13.260	Uso: comercial e serviços
LAPA	Circulação/ Convívio social	Convívio social	Convívio social	Convívio social	Convívio social	19.324	Uso: comercial e serviços
JOSÉ BONIFÁCIO	Circulação	Circulação	Circulação	Circulação	Convívio social	11.450	Uso: residencial
ENG. MANOEL FEIO	Circulação	Convívio social	Circulação/ Convívio social	Circulação / Convívio social	Convívio social	6.480	Uso: comercial e serviços

Tabela 4 – Tabela síntese das atividades desenvolvidas no âmbito das praças.

FONTE: Cássia Regina Dias Ribeiro

Os dados compilados nas tabelas 3 e 4 permitem constatar que três das cinco estações centrais de cidade - Franco da Rocha, Osasco e Ferraz de Vasconcelos - apresentam algumas características físicas semelhantes. Nas praças dessas estações a área pavimentada prevalece sobre a área verde. O grande fluxo de usuários que utilizam o transporte ferroviário diariamente e a predominância de pavimentação garantem a mobilidade e favorecem a implantação de pequenos comércios e serviços. Nessas três cidades a estação está estrategicamente localizada em seus centros comerciais, e o entorno, constituído principalmente de comércios e serviços, denota ao espaço um caráter de praça de mercado: o lugar das trocas comerciais, dos negócios e, conseqüentemente, do encontro.

Franco da Rocha e Osasco também possuem as mesmas características formais – são constituídos por praças agrupadas linearmente, funcionando como extensão da Rua do Comércio e conectadas diretamente à estação. Embora o espaço seja projetado para abrigar um fluxo intenso de usuários, a permanência é garantida através dos equipamentos instalados. A conexão com o comércio não reduz a importância da estação ferroviária, pelo contrário, eles estão diretamente interligados. Das oito estações estudadas, as de Osasco e Franco da Rocha atendem a um maior fluxo diário de passageiros: 37.090 e 20.910, respectivamente. Dessa forma, é possível deduzir que o público que utiliza esses espaços está diretamente vinculado à estação ferroviária e ao comércio local.

Em contrapartida, o público que predomina em Ferraz de Vasconcelos não é necessariamente oriundo da estação ferroviária. A Praça da Bíblia e a Praça da Independência, embora separadas pela linha da ferrovia, possuem uma passarela de conexão que as tornam independentes da estação. O fluxo diário de passageiros é significativo: 18.970, porém, as praças acolhem o usuário da cidade, sem relação com a estação e com o comércio local - são pessoas que identificam e reforçam o caráter de local de encontro e convívio social. A predominância de pavimentação nessas áreas não é tão fundamental quanto em Franco da Rocha e Osasco. Provavelmente, o

aumento de área verde propiciaria, inclusive, áreas sombreadas mais agradáveis para a convivência.

As praças em Ferraz de Vasconcelos não estão conectadas diretamente à estação, pois há ruas que as separam. No decorrer da pesquisa, a conexão direta entre estação e praça foi estabelecida como um critério importante que poderia favorecer o acesso à praça e, conseqüentemente, o aumento de fluxo. Entretanto, isso demonstrou não ser tão determinante, visto que as ruas entre as praças e a estação, tanto de Ferraz de Vasconcelos quanto de Engenheiro Manoel Feio, não se constituem em barreiras de travessias, e o acesso permanece garantido. Portanto, pode-se estabelecer a acessibilidade como um fator determinante para a ampliação de usuários no âmbito da praça, e a conexão direta com a estação como um fator que pode contribuir e privilegiar esse acesso, porém, este último elemento não é fundamental.

No desenvolvimento da matriz, as praças das estações Júlio Prestes e Ribeirão Pires apresentaram excelentes pontuações; contudo, os levantamentos demonstraram que a relação entre praça e estação não é tão dinâmica.

Nas estações de Ribeirão Pires e Júlio Prestes as características físicas e funcionais são bem diferentes das apresentadas nas estações de Ferraz de Vasconcelos, Osasco e Franco da Rocha. Embora exista nas duas primeiras um equilíbrio entre área pavimentada e área verde, as funções e o desenho das praças são totalmente diferenciados.

O desenho da Praça Júlio Prestes mantém uma relação espacial com o edifício que abriga o Complexo Júlio Prestes; o fechamento do acesso à Sala São Paulo através da praça provoca uma ruptura funcional nessa integração. Apesar de estar situada na região central, seu comportamento difere completamente das outras estações centrais devido a alguns fatores: o entorno não demonstra a vitalidade comercial e de serviços encontrados em Franco da Rocha, Osasco e Ferraz de Vasconcelos; a escala da praça e do edifício não são condizentes com o público da

estação; a área de 12.900 m² é a maior entre as cinco estações centrais, enquanto o número de usuários diários é o menor. A falta de equipamentos também contribui para a ausência de usuários, pois não contempla o uso residencial do entorno.

O primeiro croqui da Praça Júlio Prestes (Figura 127), que previa uma pista de *skate*, anfiteatro integrado à sala São Paulo e bancos, contemplava o entorno residencial e poderia propiciar um uso mais adequado e diversificado do espaço.

Ao contrário da Praça Júlio Prestes, Ribeirão Pires configura-se como via de circulação e de transposição da ferrovia. Mesmo a inserção de bancos, lanchonete e banca de jornal não foram suficientes para alterar o caráter de passagem do local, embora esses equipamentos sejam utilizados pela população. A praça, propiciando uma passagem em nível para travessia da ferrovia, constitui-se como um elemento fundamental de conexão entre bairro e centro da cidade, pouco se relacionando com os usuários do transporte ferroviário.

As duas estações periféricas apresentam características completamente diferentes. A implantação da estação José Bonifácio comporta-se como um enorme complexo - o espaço livre é generoso, possui uma grande esplanada de acesso à estação e o entorno é predominantemente residencial. De todas as estações analisadas, contempla a maior área, com aproximadamente 17.375 m², em contraponto ao pequeno fluxo de usuários diários. A escala desproporcional denota ao espaço a sensação de um lugar vazio e inóspito. Nenhum equipamento destinado ao lazer atende a esse entorno residencial, e os bancos instalados não convidam à convivência, pois o desenho não proporciona áreas de permanência aconchegantes. A acessibilidade também é complicada, sendo os desníveis resolvidos por meio de escadas e passarelas. A relação da praça com a estação é mínima, e com o entorno, só ocorre nos finais de semana.

Em contrapartida, a Praça Juscelino Kubitschek em Engenheiro Manoel Feio possui uma escala compatível com seu público e mantém uma forte relação com a

estação, mesmo estando separada dela por uma rua. A área verde e a área pavimentada estão equilibradas, sendo os caminhos existentes suficientes para abrigar o pequeno público que transita. As árvores proporcionam áreas sombreadas agradáveis para a convivência e, embora não tenha bancos, as muretas desempenham este papel. Apenas a área pavimentada que recebe a feira livre poderia ser ampliada, favorecendo a circulação.

Observa-se que, mesmo agrupadas em praças de centro de cidade, centro de bairro e periféricas, todas as praças estudadas apresentam características próprias, peculiaridades e especificidades. Porém, a Praça Miguel Dell' Erba, na estação da Lapa, é a mais diferenciada, pois, além de proporcionar o diálogo com seu contexto, funciona como um elemento de integração entre o Terminal Urbano da Lapa, a estação Ferroviária, a Estação Ciência e um Shopping Center.

Na Praça Miguel Dell' Erba a área verde prevalece sobre a área pavimentada. Mesmo sendo densamente arborizada, a área pavimentada propicia o deslocamento necessário e cria acessos a pequenas áreas de convivência, equipadas com bancos e sombreadas pelas árvores. Além disso, o desenho da praça propicia a circulação de pessoas necessária a esse tipo de espaço, mas em nenhum momento desconsidera a configuração de locais que convidam ao descanso, ao encontro e ao convívio social.

Ao contemplar a Praça da Estação da Lapa, constata-se que as praças das estações que possuem uma conexão direta com os bairros em que estão inseridas deveriam contemplar em seus desenhos espaços destinados à convivência e ao lazer.

O levantamento de campo também permitiu constatar que, em muitas das praças estudadas, a presença da bicicleta é constante. Porém, com a ausência do bicicletário, postes, árvores e grades desempenham papel de estacionamento. Um bicicletário, elaborado junto com o projeto da praça, poderia inclusive incentivar o uso desse transporte alternativo.

Independente da estação ferroviária, as praças dirigidas ao público da cidade, com uma vocação para a convivência e para outras atividades destinadas ao lazer, poderão contemplar equipamentos específicos e áreas verdes que proporcionem sombra para criação de ambientes agradáveis ao convívio social. Por exemplo: na estação José Bonifácio poderiam ser instalados bancos na área da esplanada de acesso à estação, visto que, no final da tarde, o aumento de pessoas esperando amigos e parentes que desembarcam é significativo. Poderia ser prevista uma pista de caminhada e/ou uma ciclovia no canteiro central da Avenida Nagib Farah Maluf para contemplar o público matinal e do final da tarde. Na Praça da Independência, em Ferraz de Vasconcelos, poderiam ser plantadas árvores que proporcionassem áreas sombreadas. Na Praça Júlio Prestes a inserção de equipamentos voltados à prática esportiva e de bancos poderia contribuir para a revitalização do local.

Os resultados obtidos através dos levantamentos e das análises comparativas entre as oito praças estudadas revelam a situação existente e propiciam considerações que poderão ser utilizadas como indicadores de diretrizes para futuros projetos, os quais são abordados mais detalhadamente no próximo capítulo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A compreensão da forma e do conteúdo das praças possibilita refletir sobre a configuração desses espaços, muitas vezes deixados à margem das discussões urbanísticas.

Em nossas cidades é comum que as praças se originem de espaços residuais remanescentes da implantação do sistema viário, configurando-se como rotatórias, áreas verdes ou meramente espaços de circulação. Aquelas que se destinam ao encontro e à recreação também estão presentes, normalmente inseridas em bairros residenciais ou centros de cidade; porém, as que se conectam ao transporte de massa, tais como: ônibus, metrô ou trem, podem se configurar tanto como áreas residuais quanto como espaços destinados à convivência.

Interligadas às estações ferroviárias, e com estas estabelecendo uma relação direta, as praças podem adquirir uma dimensão diferenciada, refletindo uma centralidade, agregando e recebendo os usuários do transporte público. Contudo, apesar disso, não é interessante conceber um padrão de praça associado à estação de trem, visto que diversos fatores influenciam na maneira de utilização, na forma e nos usuários desse espaço.

Neste estudo, a investigação do contexto urbano e, principalmente, do entorno imediato das praças permitiu constatar a importância desses aspectos na elaboração do programa de necessidades e, conseqüentemente, no desenho do espaço. A estação que possui um fluxo diário significativo e com entorno predominantemente comercial ou de serviços deve propiciar uma área pavimentada adequada para acolher o público, e ainda, provavelmente, pequenos comércios, enquanto no entorno das praças, onde a área residencial prevalece, seria mais adequado propor equipamentos destinados ao lazer e ao convívio social.

A acessibilidade é outro fator que se mostrou essencial para aumentar o fluxo de pessoas no local. Avenidas ou ruas movimentadas que separam as estações das praças propiciam um obstáculo de travessia que, em alguns casos, pode se tornar intransponível. Escadarias, passarelas e muretas altas também são elementos que inibem e dificultam o acesso.

A inserção de equipamentos, principalmente bancos, revela-se essencial, tanto em praças onde trocas comerciais acontecem, pois elas se tornam pontos de encontros, como naquelas destinadas ao lazer, em que os bancos proporcionam espaços de permanência, descanso e favorecem o convívio social. A disposição desse tipo de equipamento deve considerar a importância da criação de áreas sombreadas e protegidas, embora alguns mantidos ao sol também sejam apreciados.

Por se tratar de praças interligadas às estações ferroviárias, a presença de um bicicletário poderia facilitar o deslocamento urbano, incentivando o uso de um transporte alternativo, tão necessário na metrópole paulistana.

Diversas outras possibilidades se abrem no âmbito das praças aqui estudadas, pois são espaços que se revelam articuladores da vida cotidiana, lugares onde as pessoas podem se expressar e se relacionar, sendo decodificados em espaços de improvisação e de eventos. Dessa maneira, quando se restringe o programa de necessidades a um uso meramente recreativo, o espaço perde sua expressão.

Além da análise funcional, a avaliação morfológica aqui realizada demonstrou que, quando a relação espacial estabelecida pela estrutura física das praças, estação ferroviária e edificações lindeiras torna-se equilibrada, ela propicia a criação de espaços mais adequados ao uso do público.

Observa-se que, embora o traçado, a forma e a função estejam extremamente interligados na concepção do projeto de uma praça, cada estudo de caso analisado apresentou características próprias.

Os resultados finais, portanto, em vez de definirem padrões, modelos ou fórmulas que determinassem os desenhos das praças associadas às estações ferroviárias, apontaram diretrizes interessantes que podem propiciar reflexões sobre essas áreas e, conseqüentemente, nortear futuros projetos.

Conclui-se que, independente da relação estabelecida entre a praça e os usuários do transporte ferroviário, o fato é que, nela, não é possível desconsiderar a presença da estação. A estação ferroviária sempre denotará uma identidade diferenciada às praças, por mais que estas estejam conectadas ao bairro ou à cidade.

A apropriação dos usuários, as atividades desempenhadas no local e, principalmente, a promoção do diálogo e a transição entre as áreas edificadas, o sistema viário e todo o contexto urbano envolvido são indicativos da importância do espaço da praça associada à estação ferroviária. Entretanto, a pesquisa demonstrou que, na inserção da Linha 9-Esmeralda, a mais recente implantada pela CPTM, a inexistência de praças denota que não houve preocupação de associá-las às estações. Ou seja, a praça foi desconsiderada como elemento de articulação do desenho urbano, capaz de propiciar acessos mais generosos, contribuir para abrigar os usuários nos horários de picos e permitir uma transição tranqüila entre a estação ferroviária e a cidade

Talvez, com o plano de modernização e expansão a ser implantado até 2010 pela CPTM, com previsão de construção de novas estações e uma série de melhorias nas existentes, a oportunidade de reflexão sobre esses espaços possa ser resgatada, e a criação de praças associadas às estações possa ser considerada, propiciando espaços benéficos aos usuários e à cidade.

BIBLIOGRAFIA CITADA

ALEX, Sun. **Convívio e exclusão no Espaço Público: Questões de projeto da praça**. Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2004.

AZEVEDO, Aroldo de. **A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana / por um grupo de geógrafos sob a direção de Aroldo de Azevedo**. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1958.

AZEVEDO, Marilena Coelho, COSTA, Helder Gomes. **Métodos para avaliação da postura estratégica**. Caderno de pesquisas em Administração, São Paulo, v. 08, nº 2. abril / junho. 2001.

BARROS, Lia Affonso Ferreira. **Habitação de interesse social em lotes de antigos cortiços na área central**. URBS. São Paulo, 2007

BARTALINI, Vladimir. **Praças do metrô: Enredo, Produção, Cenário, Atores**. São Paulo, dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1988.

CALDEIRA, Júnia Marques. **A Praça Brasileira: trajetória de espaço urbano – origem e modernidade**. Campinas, tese de Doutorado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2007.

CALDEIRA, Júnia Marques. **Praça: Território de Sociabilidade – Uma Leitura sobre o processo de restauração da Praça da Liberdade, em Belo Horizonte**. Campinas, dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1998.

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. **Projeto Funcional: Modernização da malha da CPTM.** São Paulo, 2002.

GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configuração Urbana: Evolução, Avaliação, Planejamento e Urbanização.** São Paulo, Prolivros, 2004.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades.** São Paulo, Ed. e Livr. Martins Fontes, 2000.

KATO, Akinori. **Plazas of Southern Europe.** Japão, Isozaki Printing Co., Ltd., 1980.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – Reflexões sobre a sua Preservação.** São Paulo:Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **Estruturação da Grande São Paulo.** Rio de Janeiro, IBGE, 1971.

LYNCH, Kevin. **A Boa Forma da Cidade. Lisboa, Edições 70, 1981.**

MARX, Murillo. **Cidade Brasileira.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

QUEIROGA, Eugênio Fernandes. **A Megalópole e a Praça: o espaço entre e a razão de dominação e a ação comunicativa.** Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

ROBBA Fábio; MACEDO, Silvio Soares. **Praças Brasileiras.** São Paulo: Edusp, 2002.

ROBBA, Fábio. **A Praça Contemporânea nas Grandes Capitais Brasileiras (1990 a 2004): Do Programa à Forma Projetual**. Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

SANCHES, Débora. **Gestão Condominial de Habitação de Interesse Social: Estudo na Área Central de São Paulo**. Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto de Tecnologia da USP. São Paulo, 2008.

SEGAWA, Hugo. **Ao Amor do Público: Jardins no Brasil**. São Paulo, Cia das Letras, 1997.

SEMPLA (Organização). **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo 2002-2012/Secretaria Municipal de Planejamento Urbano do Município de São Paulo**. São Paulo, Editora Senac São Paulo; Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004.

SITTE, Camillo. **A Construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo, Ática, 1992.

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo. Livraria Duas Cidades, 1983.

UNWIN, Raymond. **Town planning in practice na introduction to the act of designing cities and suburbs**. London T. Fisher Unwin – 1909.

WEBB, Michael. **The City Square**. Londres. Thames and Hudson, 1990.

WHITE, William H. **The Social Life of Small Urban Spaces**. Washington, The Conservation Foundation, 1980.

ZEISEL, John. **Inquiry by Design: Tools for Environment-Behavior Research**. Cambridge: Cambridge University Press, 1987 (1981).

ZUCKER, Paul. **Town and Square: From the Agora to the Village Green**. New York. Columbia University Press, 1959.

ARTIGOS

NEFS, Merten. Re-qualificação de orlas ferroviárias – O caso de Berlim. **Parc**, Campinas número 01, Out. 2006. Disponível em <<http://www.fec.unicamp.br/~parc>>. Acesso em: 19/09/2007

BARTALINI, Vladimir. **Espaços Livres Públicos na Cidade**. Revista Óculum (Revista Universitária de Arquitetura, Urbanismo e Cultura), Faupuccamp, Campinas, número 04, Novembro 1993.

BARTALINI, Vladimir. **Espaços Livres Públicos na Cidade II - Parques**. Revista Óculum (Revista Universitária de Arquitetura, Urbanismo e Cultura), Faupuccamp, Campinas, número 05/06, Janeiro/Dezembro 1994, edição Maio de 1995.

BARTALINI, Vladimir. **Praça a forma mais que difícil**. Disponível em <http://www.vitruvius/arquitextos/arq086> - . Acesso 20/11/08

SITES

http://www.sehdu.osasco.sp.gov.br/dados_gerais.aspx. Data de acesso 28/07/08

<http://www.osasco.com.br> . Data de acesso 29/07/08

<http://www.osascoagora.com.br> . Data de acesso 28/07/08

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/o/osasco.htm> Data de acesso 29/07/08

<http://www.ferrazdevasconcelos.sp.gov.br> . Data de acesso 30/07/08

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/jprestes.htm> Data de acesso 28/07/08

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/francorocha.htm> Data de acesso 28/07/08

<http://www.piratininga.org/sorocabana> Data de acesso 28/07/08

<http://www.fpcja.uol.com.br/folha/videocasts> Data de acesso 28/07/08

<http://www.vivaocentro.org.br/bancodados/> Data de acesso 28/07/08

<http://www.maps.google.com.br>. Data de acesso: 07/2007 a 11/2008

<http://www.cptm.sp.gov.br> . Data de acesso: 03/2006 a 11/2008

<http://www.arcoweb.com.br> . Data de acesso 23/10/08

<http://www.portaldobairrodalapa.com.br> . Data de acesso 23/09/08

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/r/ribpires.htm> Data de acesso 16/09/08

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/josebonif.htm> Data de acesso 16/09/08

<http://www.noticiasdeitaquera.com.br/ed1009/ed1009p5.pdf> Data de acesso 16/09/08

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/lapa-sor.htm> Data de acesso 24/06/08

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/manuelfeio.htm> Data de acesso 18/09/08

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ARANTES, Otília B. Fiori. **O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos**. São Paulo, EDUSP, 1995.

BARDI, Pietro Maria. **Lembranças do Trem de Ferro**. São Paulo, Banco Sudameris, 1983.

BOHIGAS, Oriol. **Reconstrucció de Barcelona**. Barcelona, Edicions 62, 1985.

BRUNA, Paulo. **Arquitetura, Industrialização e Desenvolvimento**. São Paulo, Perspectiva, 1976.

BRUNO, Hernani da Silva. **História e Tradições da Cidade de São Paulo**. São Paulo, Hucitec, 1984.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade dos Muros. Crime, Segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, EDUSP, 2000.

CAMARGO, Luís Octávio de Lima. **O que é Lazer**. São Paulo, Brasiliense, 1986.

CARDOSO, Omar de A. **Arquitetura Paisagística do Ecletismo ao Moderno: Roberto Cardozo**. São Paulo, reatório de pesquisa, FAUUSP, 1990.

CERASI, Maurice. **La lectura del ambiente**. Buenos Aires, Infinito, 1977.

CERVER, Francisco Ascênsio. **Espacios Urbanos: Plazas**. Espanha, 1997.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, LDA, 1971.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. **A Vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920/1934)**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

FARRET, Gonzales, et alii.. **O Espaço da Cidade – Uma Contribuição á Análise Urbana**. São Paulo. Editora Projeto. 1985.

FAVOLE, Paolo. **La Plaza em la Arquitectura Contemporânea**. Barcelona, Gustavo Gili, 1995.

FONT, Mauro. **A Praça em Movimento: processos de transformações morfológicas e funcionais no Brasil do século XX**. São Paulo, dissertação de mestrado, FAUUSP, 2003.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Centralidade em São Paulo. Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo, Editora Edusp, 2000.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Espaços Públicos e Interação Social**. São Paulo, Editora Marco Zero, Sesc, 1995.

JONES, Harvey. **Plazas**. México, Atrium Group, 2001.

HARVEY, David. **A Condição Pós-moderna**. São Paulo, Loyola, 1992.

LAURIE, Michael. **Introducción a la Arquitectura del Paisaje**. Barcelona, Gustavo Gilli, 1983.

LAWRENCE, A. W. **Arquitetura Grega**. São Paulo, Cosac & Naify Edições, 1998.

LEFEBVRE, Henry. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo, Editora Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à cidade**. São Paulo, Documentos, 1969.

LEMOS, Carlos. **Alvenaria Burguesa: Breve História da Arquitetura residencial de Tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café**. São Paulo, Nobel, 1989

LYALL, Sutherland. **Landscape – Diseño del Espacio Público**. Barcelona, Gustavo Gilli, 1991.

LYNCH, Kevin. **The Image of the City**. Massachusetts Institute of Technology. 1960.

MARCUS, Cooper Clare; FRANCIS, Carolyn A. **People Places: design guidelines for urban open space**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1990.

MARX, Murillo **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo, EDUSP, 1991.

MAGNOLI, Miranda Maria Esmeralda. – **Espaços Livres e Urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana**. Tese de livre Docência – FAUUSP. 1983.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e Ferrovias: a Evolução Ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da Cultura Cafeeira**. São Paulo, Alfa-omega, 1974.

MENNEH, Maria Halluli. **O Sistema de Espaços Livres Públicos da Cidade de São Paulo**. São Paulo, tese de doutorado, FAUUSP, 2002.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo, Hucitec/Polis, 1984.

MONTANER, Josep Maria. **Después del Movimiento Moderno, Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX**. Barcelona, Gustavo Gilli, 1993.

MUNFORD, Lewis. **The Social function of open spaces.** In Landscape. Vol. 10, número 2 – 1960-1961.

PINTO, Alfredo Moreira. **A Cidade de São Paulo em 1900 – Impressões de Viagem.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1900.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo e outras cidades – Produção social e degradação dos Espaços Urbanos.** São Paulo, Hucitec, 1994.

ROGERS, Richard. **Cidades para um Pequeno Planeta.** Editora Gustavo Gili, Barcelona, 2001.

RYKWERT, Joseph. **A Sedução do Lugar.** Ed. E Livr. Martins Fontes, São Paulo, 2004.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo – 1870-1940.** São Paulo, Hucitec, 1981.

SALDANHA, Nelson. **O Jardim e a Praça. O Privado e o Público na Vida Social e História.** São Paulo: EDUSP, 1993.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade.** São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

SHIRVANI, H. **Beyond public architecture: strategies for design evaluations.** New York: Van Nostrand Reinhold, 1990.

SILVA, Geraldo Gomes. **Arquitetura do Ferro no Brasil.** São Paulo, Nobel, 1988.

SILVEIRA, Jussara da. **Arquitetura do Ferro. Memória e Questionamento.** Belém, Cejup, 1993.

SPIRN, Anne Whiston. **O Jardim de Granito: A Natureza no Desenho da Cidade.** São Paulo, Edusp, 1995.

VILLAÇA, Flávio. **O Espaço Intra-urbano no Brasil.** Edusp. Studio Nobel, São Paulo, 1998.

ANEXO I

FICHA UTILIZADA PARA LEVANTAMENTO PRELIMINAR DAS PRAÇAS DAS ESTAÇÕES

ESTAÇÃO:

DIA DA VISITA:

HORÁRIO DA VISITA:

ASPECTOS A SEREM ANALISADOS:

1- Localização – Periférica ou central?

2- Aspectos funcionais:

FUNÇÃO	
SERVIÇOS	
COMÉRCIO	
LAZER CONTEMPLATIVO	
LAZER ATIVO	

EQUIPAMENTOS	BOM	MÉDIO	RUIM
BANCOS			
PLAYGROUND			
TELEFONE PÚBLICO			
BEBEDOURO			
LIXEIRAS			
PERGOLADOS			

MONUMENTOS	BOM	MÉDIO	RUIM
ESCULTURAS			
CHAFARIZES			
FONTE			
PÓRTICOS			

VEGETAÇÃO	BOM	MÉDIO	RUIM
ARBOREA			
ARBUSTOS			
RASTEIRAS			

3- A estação de trem apresenta conexão com outro tipo de transporte público? Ônibus, metro?

4- Acessibilidade - em relação à saída da estação e do bairro.

5- Apresenta paginação de piso? Que tipo de piso?

6- Entorno – comercial, residencial, industrial ou misto? (Arredores das praças – raio de 500m – área de influência direta – acesso se faz a pé), segundo Bartalini (1988, p. 66)..

7- Ruas que chegam até a praça?