PROJETOS DE PRAÇAS PÚBLICAS VINCULADAS AO METRÔ DA CIDADE DE SÃO PAULO

Roberta Sayuri Nakamura Gomes (IC) e Matheus de Vasconcelos Casimiro (Orientador)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

Esta pesquisa busca analisar e debater a relação de circulação e permanência dos usuários nas praças públicas, vinculados às estações do transporte público do metrô. Serão observados os projetos paisagísticos e urbanísticos desenvolvidos para estas praças que integram o sistema de espaços livres públicos, analisando seus atributos qualitativos que influenciam na circulação e na possibilidade de uma experiência contemplativa. A praça, por muitos séculos foi considerada um local de encontros políticos, comerciais e celebrações religiosas, sendo o ponto simbólico de uma cidade. O interesse dessa pesquisa está em observar a associação dessa tipologia do espaço livre público e sua transformação ao ser incorporada às estações do transporte público subterrâneo, que demandam alta e rápida circulação de pedestres. Vale reiterar que o termo “praça” não deveria se valer para qualquer espaço “vazio” que cercam as estações, por isso o estudo se iniciou analisando os espaços livres associados às estações, para depois entender quais poderiam ser efetivamente denominadas como praças públicas. A partir dessa avaliação, foram selecionados quatro casos referenciais para visita à campo, levantamento de dados empíricos e análise projetual a partir de cinco características: contexto histórico de reformas do projeto, partido arquitetônico e paisagístico; infraestrutura da caminhabilidade; elementos do ócio e contemplação; e entorno preexistente.

Palavras-chave: Praça. Metrô. Vinculadas.

ABSTRACT

This research seeks to analyze and discuss the relationship between users’ circulation and permanence in public squares associated with subway public transport stations. The landscape and urban design projects developed for these squares, which are part of the system of public open spaces, will be observed, analyzing their qualitative attributes that influence circulation and the possibility of a contemplative experience. For many centuries, the square was considered a place for political and commercial gatherings and religious celebrations, serving as the symbolic focal point of a city. The interest of this research lies in observing the association of this typology of public open space and its transformation when incorporated into underground public transport stations, which require high and rapid pedestrian circulation. It is worth reiterating that the term “square” should not be applied to

just any “empty” space surrounding the stations, which is why the study began by analyzing the open spaces associated with the stations, in order to then understand which could effectively be called public squares. Based on this assessment, four reference cases were selected for field visits, empirical data collection, and design analysis based on five characteristics: historical context of project renovations, architectural and landscape design approach; walkability infrastructure; elements of leisure and contemplation; and pre-existing surroundings.

Keywords: Square. Subway. Linked.

1. INTRODUÇÃO

Essa pesquisa insere-se no campo dos estudos da arquitetura da paisagem, na formação do arquiteto e urbanista, mais especificamente no estudo das formas de se projetar o espaço livre público. Alinhando-se com estudos anteriores que almejam analisar a relação entre a prática projetual e a produção de pesquisas acadêmicas, essa iniciação científica se insere no projeto de extensão “O que estamos projetando? Como pensar os espaços da esfera pública na cidade contemporânea?” o projeto de pesquisa “A utilidade do inútil: por cidades mais humanas e menos humanizadas”, coordenado pela professora Eliene Corrêa Rodrigues de Coelho, pertencente ao grupo de pesquisa “Rama: observatório de práticas projetuais” liderado pelo professor Matheus de Vasconcelos Casimiro.

O estudo introduz a análise de projetos urbanísticos e paisagísticos desenvolvidos para praças públicas, preexistentes ou adaptadas, vinculadas às estações de metrô da cidade de São Paulo, partindo da inauguração da Linha 1- Azul, em 1974, até a Linha 4- Amarela em 2021. Detendo-se neste recorte, foram escolhidas quatro praças de mesma tipologia apresentada em diferentes pontos da cidade para levantamentos fotográficos e pesquisa de campo baseados nos conceitos de praças apresentados por Sun Alex (2008), Vladimir Bartalini(1988 e 1990), Jeff Speck(2020), Jan Gehl(2010) e Letícia Emiko (2023) para o reconhecimento de transformações urbanas e paisagísticas sofridas periodicamente nesta categoria de espaço público; seu papel de contribuição\mudanças no contexto urbano inserido; infraestrutura dos percursos percorridos pelos usuários do metrô com base no partido arquitetônico da praça; e análise fenomenológica da inatividade e contemplação do indivíduo no espaço.

Em 2024, o Metrô de São Paulo ultrapassou a marca de 3,2 milhões de passageiros entre 25 a 34 anos viajando em um único dia desde o início da pandemia em março de

2020[1], sendo que 32% do total de passageiros são mulheres, e 26% jovens entre 18 a 30 anos. Nos bairros afetados, o transporte metroferroviário trouxe qualificação a mobilidade urbana, atraiu investimentos privados do setor imobiliário e se tornou mais atraente para quem busca imóveis para morar ou investir, resultando em intensa verticalização no entorno das estações com na valorização desses bairros equipados na alta do metro quadrado, incentivado pelo Plano Diretor de 2014[2]. No entanto, essas mudanças tornaram-se motivo de preocupação para os antigos moradores, que alegaram o risco de desaparecimento das casas geminadas e vilas, junto com a identidade histórica da cidade; aumento do processo de gentrificação nos bairros com o encarecimento de aluguéis e do IPTU; e frequente perda de áreas\espaços livres verdes, utilizados inadequadamente para estacionamentos, usuários de drogas, sendo constantemente vandalizados, sem manutenção por parte do poder público, tornando-se ambientes hostis e inseguros.

Embora com a implantação de estações de metrô nessas áreas tenha dado a oportunidade do surgimento de novos espaços públicos, e as PPPs tenham feito propostas de projetos de praças ou parques incorporados ao modal de transporte, elas foram responsáveis pelo desaparecimento ou transformação das preexistentes. São Paulo possui,no total, mais de 4 mil praças e largos distribuídos pela capital que integram o Cadastro de Praças e Largos presente na plataforma Geosampa, dentre as quais a companhia de metrô possui associado canteiros, rotatórias, taludes, calçadões e encostas ajardinadas, ou mesmo sobras de áreas preexistentes genericamente denominadas de “praças", destituídas de função social .

Portanto, este trabalho visa a análise desses espaços embasado na definição de praça, o partido arquitetônico presente nos projetos de acordo com a forma de vida urbana na contemporaneidade.

---

[1] **Pela 1ª vez, desde a pandemia, Metrô supera marca de 3,2 milhões de passageiros por dia; novembro é mês mais movimentado**. G1, São Paulo, 14. nov. 2024. Dsiponível em: https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/11/14/pela-1a-vez-desde-a-pandemia-metro-supera-marca-de-32-milhoes-de-passageiros-por-dia-novembro-e-mes-mais-movimentado.ghtml . Acesso em: 12.mar.2026

[2] **Como a infraestrutura de transporte público impacta no preço dos imóveis em São Paulo**. mobilidade ESTADÃO, 3. Ago. 2022. Disponível em: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/como-o-transporte-publico-impacta-no-preco-dos-imoveis/. Acesso em: 12.mar.2026

1.1. OBJETIVO

Esta pesquisa busca identificar, analisar e debater aspectos qualitativos da dinâmica de caminhabilidade de pedestres das praças públicas vinculadas às estações de metrô da cidade de São Paulo. Muito se discute sobre o verdadeiro papel do espaço público na metrópole contemporânea, haja vista que historicamente eles sempre foram símbolo da centralidade urbana nas cidades gregas, romanas,medievais e modernas, visando a homogeneidade dos acessos aos cidadãos. Embora não tivessem uma função pré-estabelecida, cada qual desses espaços foram atribuídos significados de acordo com seu entorno, seja político, econômico, religioso ou social, definindo assim seu valor de uso predominante, principalmente nos períodos renascentista e barroco, quando as praças começaram a ser pensadas para a vida cívica e monumental, o paisagismo ganhou protagonismo nos traçados geometrizados dos jardins e a esbeltez das silhuetas barrocas curvilíneas (BARTALINI, 1988).

Do século XIX ao XX, houve uma nova concepção na organização do espaço urbano voltado aos grandes fluxos viários e criação de subúrbios,o que colocou as praças como elemento secundário à estrutura dos edifícios, muitas vezes de importância bairrista ou regional, assumindo um espaço de ócio e convivência. "*O "vazio" que está entre as coisas passa a ser entendido como um continuum homogêneo, uma grandeza matemática passível de domínio e de organização racional*" (BARTALINI,1988, p. 20). No Brasil, os primeiros registros de praças públicas tiveram origem no período colonial, atribuídos aos adros das igrejas,capelas e conventos, destacando os edifícios do entorno. Assim como na Idade Média e Renascimento, elas tinham funções comerciais, militar ou político-administrativo. Com as reformas pombalinas em 1750, o projeto da praça possuiu um caráter formal inspirado nos jardins estrangeiros, voltados para o público elitizado (BARTALINI, 1988).

Em São Paulo, as praças eram vinculadas inicialmente aos espaços religiosos, mas com o crescimento urbano, a partir do século XX, também começaram a estar vinculadas a outros usos profanos (Marx, 1989). Sendo a sede da aristocracia cafeicultora, havia um prestígio pela centralidade, expressão de poder e lugar de espetáculo da cidade. Retificaram as ruas, regularizaram os largos tortuosos desnivelados e, consequentemente, as praças ganharam uma nova concepção de espaço com traçados regulares,buscando monumentalidade, prazer visual e cinestésico na harmonia das formas geométricas (BARTALINI, 1988) . Com o crescimento populacional acelerado e a industrialização no final do século XIX até o século XX, houve um impacto nas reformas urbanas, políticas e econômicas da cidade. A inauguração da São Paulo Railway em 1867, ligando o Porto de Santos a Jundiaí e o Plano de Avenidas de São Paulo elaborado por Francisco Prestes Maia

e João Florence de Ulhôa Cintra nas décadas de 1920 e 1930, facilitaram o acesso de fluxo de veículos entre o centro e bairros mais periféricos da capital ao modernizar o sistema viário em um modelo radioconcêntrico de grandes vias; e estruturação do crescimento urbano, a estrada de ferro em si ajudou a fundar, expandir e transformar cidades,bairros, municípios e vilas pacatas do interior ao redor dos trilhos, criando assim as primeiras estações de trem, funcionando como pontos centrais de comércio e circulação. A partir dos anos 50 e 60, havia a necessidade de resolver o excesso de trânsito nas ruas, prejudicando o escoamento de indivíduos pela capital, e a falta de espaço na superfície devido a alta taxa de urbanização. Assim, surgiu a Companhia Metropolitana de São Paulo-Metrô em 1968.

As estações de trem tiveram sua importância refletida na arquitetura, destacando-se dos edifícios vizinhos, seja em monumentalidade ou construtivo. Quanto ao “espaço externo” que lhes correspondia, as “praças das estações”, era um dado relativamente novo, pouco comum e sem importância para muitas metrópoles da época. Geralmente as estações mais centrais eram associadas a praça ou jardins precedentes de espaços livres preexistentes, como é o caso das estações Luz, Júlio Prestes e Brás, depois vários bairros paulistanos registraram a ocorrência de praças ou, mais genericamente,espaços livres de uso público. O metrô de São Paulo, diferente do trem, não tinha uma “carga emocional” ou um pioneirismo das estações de subúrbio, ele faz parte do cotidiano servindo áreas centrais e subcentrais de urbanização já consolidadas, são marcos referenciais que refletem na paisagem como fator arquitetônico, urbanístico e paisagístico. Não são mais referência da cidade, porém ainda são referência para outros bairros ao agregar a vida cotidiana dos cidadãos comuns, bem como da marginalidade (BARTALINI,1988).

Há um grande paradoxo entre praças que são projetadas para uso democrático, porém sem elementos arquitetônicos e urbanísticos que as definem, funcionando mais como um local de travessia, ignorados pela população. Há praças que são amplamente utilizadas, detém um valor simbólico para a cidade ou bairro, porém não possuem infraestrutura adequada, não permitem qualidade de caminhabilidade e causam insegurança para aqueles que a utilizam em determinado horário. E há praças nas quais o espaço preexistente foi adaptado para o transporte sob trilhos,comprometendo o sistema viário com as ampliações do terreno, uma dinâmica de desapropriação de moradias e prédios comerciais nos loteamentos para a obra e o aumento do fluxo de pedestres.

Portanto, a pesquisa visa contribuir para estudos aprofundados sobre o papel reservado a este tipo de praça no urbanismo contemporâneo, e aperfeiçoamento de atividades profissionais futuras com foco no desenvolvimento de projetos urbanos e paisagísticos desta tipologia de espaço.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para o atendimento ao objetivo deste trabalho, foram definidos três aspectos principais para delimitação conceitual do objeto da pesquisa: A definição do que é uma praça pública, o que define uma praça atrelada ao transporte público e análise da caminhabilidade nesses espaços livres a partir das sensações de contemplação, inatividade e experiências analisadas na obra de Byung Chul Han (2023), apoiando-se nas teses de Sun Alex (2008), Vladimir Bartalini (1988 e 1990), o Trabalho Final de graduação de Letícia Emiko (2023), e nos livros de Jeff Speck (2020) e Jan Gehl (2010) sobre caminhabilidade.

2.1. DEFINIÇÃO DE PRAÇA PÚBLICA

No imaginário popular, a primeira imagem que vem em mente é um espaço de encontros entre amigos, vizinhos e conhecidos, com de grandes áreas verdes, mobiliários urbanos e equipamentos de lazer relacionados a uma vida urbana mais interiorana do que uma metrópole como São Paulo.

Existem muitas definições para o termo *praça.* Segundo Robba (2002), " *[…] A praça é um elemento urbano. Foi sempre celebrada como um espaço de convivência e lazer dos cidadãos*" (p.03). Para Emiko (2023): "*uma área verde pública de menores proporções, locada em ruas residenciais e servindo ao público imediato da região*" (2023, p.13). E recentemente pelo decreto Nº 59.780, de 21 de Setembro de 2020, Art. 2° define: "*entende-se por praça um espaço público urbano, ajardinado ou não, que propicie lazer, convivência e recreação para a população, cumprindo uma função socioambiental*". (SÃO PAULO, 2020, p.1). O decreto também defende que as praças integram o Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres, cujo planejamento estaria previsto no Plano Diretor Estratégico e em plano municipal específico para essa temática, denominado de PLANPAVEL .

Sun Alex (2008) na introdução de sua tese de doutorado, vai mais além ao dizer: *" a praça não é apenas um espaço físico aberto, mas também um centro social integrado ao tecido urbano. Sua importância refere-se ao seu valor histórico, bem como em sua participação contínua na vida da cidade."* (2008, p.23), visto que o surgimento dos espaços públicos, historicamente, esteve sempre atrelado à entidades importantes para a cidade, sendo um ponto de encontro obrigatório para todas as atividades urbanas. Na Grécia Antiga, havia a Ágora, um espaço público central, um ponto de encontro para diversas atividades, incluindo comércio, política, cultura e religião. Na Idade Média, surgiam de acordo com o seu entorno preexistente, como igrejas, representando o poder institucional, e a praça-mercado, sendo um local de trocas, serviços e atividades sociais, compostos de

forma seca, sem vegetação, com centros livres relacionados a sua envoltória. Esses centros sempre eram posicionados em ruas largas prolongadas que davam acesso à cidade. Sun (2008) defende o enfoque da praça como não só um objeto arquitetônico e paisagístico, mas um local entrelaçado com o entorno urbano e o sistema de fluxos de pedestres. A perda desses aspectos acarreta *" à homogeneização dos espaços livres e prejudicando não apenas a consolidação de uma identidade autêntica na paisagem urbana, mas, especificamente, a preservação do caráter público dos espaços públicos"*(2008, p.19).

Complementando com Bartalini (1988): *"O enredo vem a ser o contexto em que a praça se situa. É a história, a trama e o lugar. Embora o enredo se expresse sobretudo pelo espaço imediato que envolve praça, não se pode deixar de fazer referência para sua compreensão mais completa, às característica dos arredores (bairro) e às relações com outros lugares."* (1988, p.63). Do Renascentismo até o período moderno, as praças começaram a ser projetadas de forma mais racional, influenciadas pelos grandes Planos de Avenidas que aconteciam na Europa com as reformas urbanas, Bartalini (1988) diz: *"A praça monumental, buscando o prazer visual e cinestésico na harmonia das formas geométricas, concretiza a nova concepção de espaço e se confirma como o centro urbano , a expressão do poder, o lugar do espetáculo"* (1988, p.21).

Logo,independente de qualquer que seja a denominação ou classificação recebida, um espaço público só pode ser entendido como praça se possuir alguma função social no contexto urbano (LIMA, 2008). Um espaço livre genérico de tratamento superficial não significa ser adequado à recreação e nem a jardins. No contexto paulistano, há uma série de pesquisas que apontam para o seu desenvolvimento desde épocas coloniais até os atuais, em que destaca-se a abordagem de Marx (1989), que indica a alteração dentre os séculos desses espaços que antes estariam vinculados ao sagrado da Igreja Católica, e que a partir do século XX, passam a ter usos variados vinculados às demandas profanas agora orientadas pelo Estado.

2.2. PRAÇAS VINCULADAS AO METRÔ

Muitos autores analisam que esse tipo de espaço é favorável para a sociedade e a companhia de transporte, quando localizam-se potencialmente ou totalmente central em diferentes contextos urbanos, possibilitando uma definição clara da área de pesquisa, assim sendo uma particularização mais genérica do interesse de projeto de espaços livres públicos caracteristicamente urbanos (BARTALINI,1988). Leticia Emiko (2023), em seu Trabalho de Conclusão de Curso, complementa:

> "*A tipologia das praças do metrô da cidade, assim como as praças públicas em geral, podem se tornar acolhedoras da vida cotidiana graças à presença do equipamento de transporte, que aumenta a acessibilidade do local para seus usuários, possibilitando multiplicidade de usos e programas que possam atender não só ao entorno direto da área, como também públicos de todo o município. Esse espaço público também permite que as linhas de metrô sejam mais que apenas elementos funcionais na cidade…, tornando-os parte da cidade...como espaços qualificados para convivência do grande público que recebe diariamente*." (2023, p.33,34).

Entretanto nem sempre este objetivo é alcançado. Bartalini (1990) em seu artigo sobre "Espaços Livres Públicos: O Caso das Praças do Metrô de São Paulo", contra-argumenta que, muitas vezes,mesmo quando houve intenção de se criar praças significativas, os resultados ficaram em geral muito aquém dos padrões que consagraram -nas como espaços privilegiados de papel simbólico, efetiva utilização,concepção urbanística e arquitetônica (BARTALINI,1990). Muitas dessas praças tornaram-se locais de passagem Essa reflexão torna-se ainda mais relevante quando analisa-se a concepção do Plano Diretor Estratégico de 2014, onde a orientação do crescimento da cidade era nas áreas de influência definidas em função da proximidade com corredores de ônibus, estações de metrô e trens para compatibilizar o crescimento urbano com um novo padrão de mobilidade.O Plano acrescentava a ampliação dos espaços públicos, oferta de serviços e equipamentos urbanos e sociais, incentivo a fachada ativa, espaço para fruição pública e calçadas maiores para as novas construções[3]. No entanto, o que observa-se é uma ocupação vertical intensa na envoltória do transporte sobre trilhos, com muros e fechamentos de garagem em detrimento a identidade dos bairros, causando a demolição desenfreada de residências e comércios locais.

Um exemplo disso foi a concepção do projeto da Linha 5 Lilás. Durante as obras, houve a desapropriação de 349 à 360 imóveis para a edificação total do trecho. Segundo o Metrô, quase todas as famílias aceitaram indenizações de R$ 85 mil, o que fez com que precisassem se muda para as periferias [4]. No quarto trimestre de 2024, junto da linha Amarela, a Lilás liderou índices expressivos de valorização imobiliária e propriedades do entorno, com aumento do aluguel de imóveis perto das estações Borba Gato e AACD

[3] Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014

[4] **Última família resiste à pressão do Metrô para deixar área de valorização imobiliária em SP.** Portal UOL, São Paulo, 21.nov.2012. Disponível em: https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/11/21/ultima-familia-resiste-a-limpeza-social-e-pressao-do-metro-em-area-de-especulacao-imobiliaria-em-sp.htm. Acesso em: 1. ago.2026

Servidor acima da média da cidade[5]. As praças atreladas a maioria de suas estações foram projetadas com o intuíto de serem espaços públicos para a população e suprirem lugares escassos. Mesmo assim, são apenas áreas de transição.

Portanto, as relações metrô- praça-entorno passaram não somente a ser imputadas pelo interesse do mercado imobiliário ou um órgão público responsável, mas também do caráter urbano surgido depois dos processos construtivos,políticos e sociais que vêm alterando a forma de vida urbana atual.

2.3. CAMINHABILIDADE E CONTEMPLAÇÃO NAS PRAÇAS PÚBLICAS

Quando usufrui-se de um espaço na cidade, o pedestre tem domínio total do simples ato de caminhar. A circulação de pessoas abrange sensações diferenciadas ao indivíduo ao presenciar situações cotidianas, comércios, atividades físicas, tráfego viário, interações sociais acontecendo simultaneamente; um pequeno diálogo, uma troca de informações, uma participação em eventos públicos, uma caminhada por uma rua comercial pode ser o suficiente para a vida da cidade. Segundo Gehl (2010), *"Há um contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências. Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura."* (2010, p.19), Gehl (2010) ainda defende que uma cidade viva, segura e sustentável deve oferecer espaços de qualidade física,além de boas oportunidades de caminhar, com boa infraestrutura ao projetar-se o alcance e o caráter das atividades ao ar livre. *"Convites para uma atividade ao ar livre que vá além de uma simples caminhada incluem proteção, segurança, um espaço razoável, mobiliário e qualidade visual."* (2010,p.19), algo que Sun (2008) defende amplamente ao falar sobre uma maior acessibilidade aos espaços públicos, sua relação com o entorno e o sistema de fluxo de pedestres, em detrimento de barreiras físicas, como construções, plantas, água; barreiras visuais e sociais, com sinais sutis ou ostensivos de uma certa classe que é bem-vinda àquele lugar, todos estes colaboram para classificar se uma praça é ou não convidativa para as pessoas.

No caso do objeto de estudo, a função do metrô ao ocupar-se de espaços livres públicos foi uma possibilidade de integração à cidade e facilitação na transição dos indivíduos entre rua e metrô, entretanto *"umas das características que distinguem as praças junto às estações de Metrô de outras praças de bairro é o fato de uma parcela significativa*

[5] **Quais estações de metrô mais valorizam imóveis em São Paulo? Veja ranking (Estado de S.Paulo).** Portal de Notícias ABECIP,São Paulo, 13. fev.2025. Disponível em: https://www.abecip.org.br/imprensa/noticias/quais-estacoes-de-metro-mais-valorizam-imoveis-em-sao-paulo-veja-ranking-estado-de-s-paulo . Acesso em: 28. jul.2026

de seus usuários não se compor de moradores ou pessoas que trabalham no bairro, mas pessoas "de fora",muitas das quais utilizam apenas como passagem e só eventualmente como espaço de permanência"(BARTALINI,1988, p.225).Infelizmente em São Paulo, motivado pelo aumento da população trabalhadora transitando rapidamente pela cidade e a valorização das áreas próximas ao transporte público na revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE) 2023 e da Lei de Zoneamento em 2024, a verticalização excessiva no entorno das estações combinado com as privatizações e concessões comerciais de áreas verdes geraram um alto nível de impermeabilização na cidade, redefinição do espaço público para os não-lugares genéricos,degradados, inseguros, sem dinâmica de apropriação humana e, principalmente, que não oferecem mais tempo de contemplar, experimentar ao caminhar.

Jeff Speck (2020) em seu livro "Cidade Caminhável" diz que lugares com espaços de transições bem definidas trazem ao ser humano a sensação de refúgio e conforto. Ambientes vazios promissores para pedestres tornam-se lotes para estacionamentos desagradáveis para caminhar. A falta de interesse da especulação do mercado imobiliário na qualidade de vida urbana, atrelada à uma sociedade contemporânea onde o objetivo é chegar o mais rápido possível de um ponto a outro na cidade fez do metrô o maior reflexo da vida agitada em São Paulo. Passear sossegadamente pela praça tornou-se,comparado ao andar e correr, um luxo quando analisa-se todo o contexto urbano atual de forma holística, pois a existência do indivíduo moderno passou a ser absolvida pelo excesso de atividades de trabalho em detrimento a experiência que um espaço público permite.

Atualmente, impõe-se uma forma de vida pautada no consumismo desenfreado, toda necessidade deve ser satisfeita imediatamente, não há mais paciência para esperar, tempo e sentimentos empobrecem-se. Por isso, suporta-se cada vez menos o tédio e a capacidade da experiência definha-se (HAN, 2023).

3. MÉTODO

O estudo iniciou-se com a abordagem das localizações de todas as praças vinculadas às estações de todas as linhas de metrô de São Paulo, através do Cadastro de Praças e Largos disponibilizado no Portal Geosampa e visitas virtuais feitas pelo Google Maps, assim divididos em dois subtópicos.

3.1. HISTÓRICO HISTORIOGRÁFICO DOS ESPAÇOS VINCULADOS ÀS ESTAÇÕES DE METRÔ

Baseado em observações feitas pelo programa Google Maps, foi feita uma tabela com todas as linhas de metrô com presença ou não de espaços vinculados às suas estações. Em seguida, esses mesmos dados foram transformados em dois gráficos gerais.

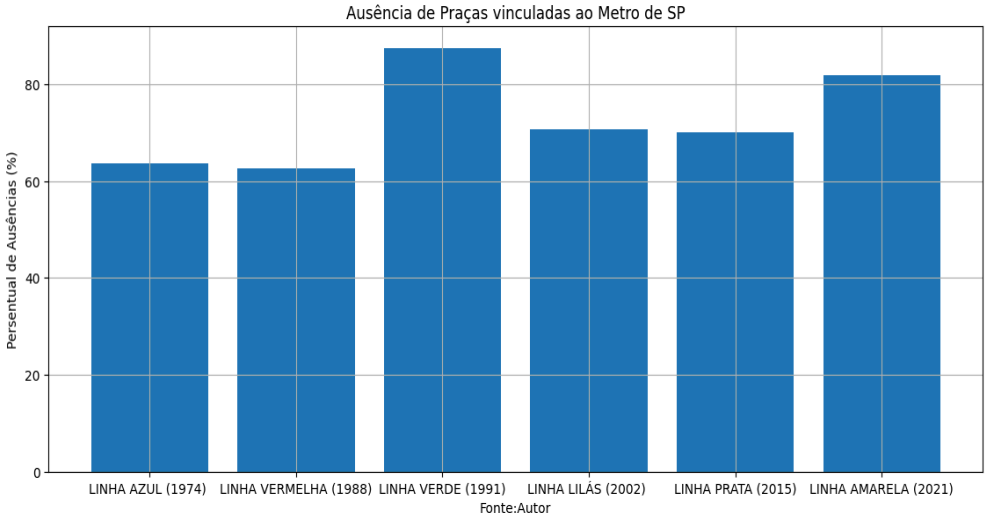


Figura 02. Fonte: própria,2026

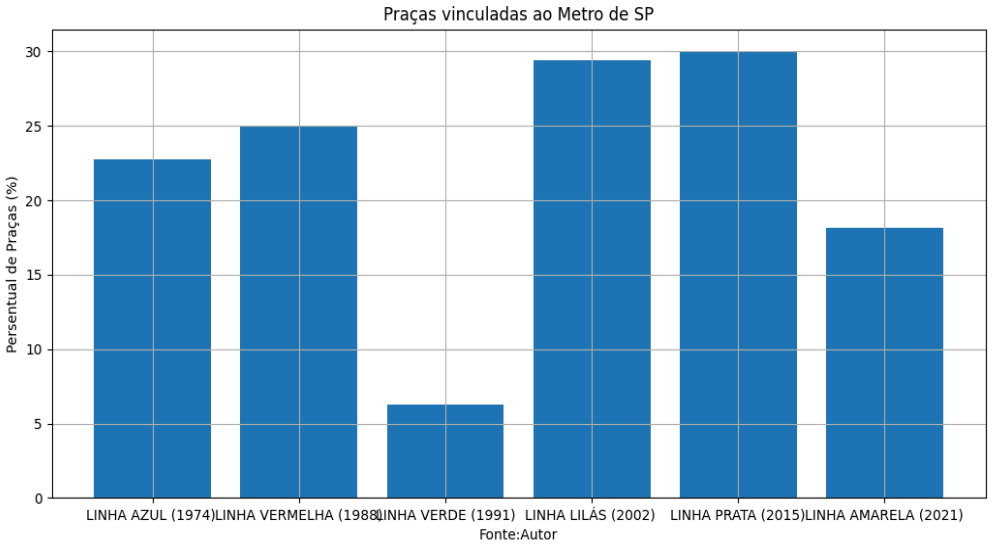


Figura 03. Fonte: própria,2026

Depois foram feitos gráficos para cada linha de metrô, analisando três categorias de espaços observados: Praça, Calçadão e Áreas de Passagem.

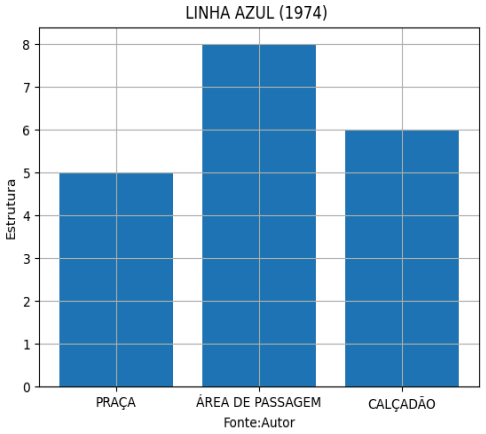


Figura 04. Fonte: própria, 2026

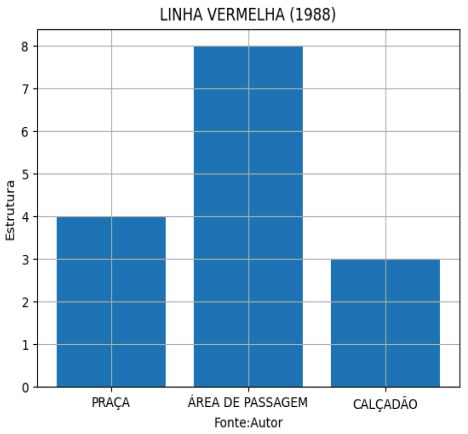


Figura 05. Fonte: própria, 2026

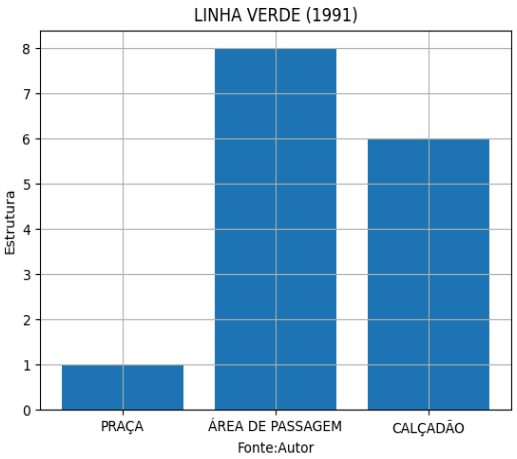


Figura 06. Fonte: própria, 2026

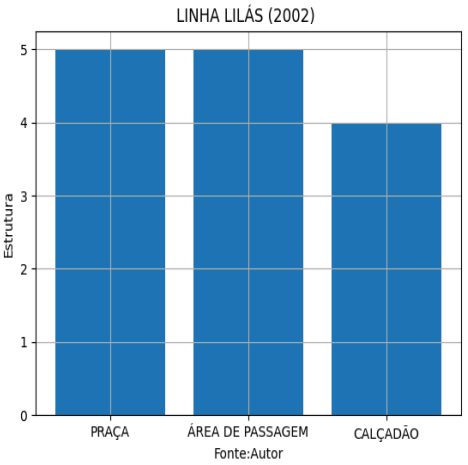


Figura 07. Fonte: própria, 2026

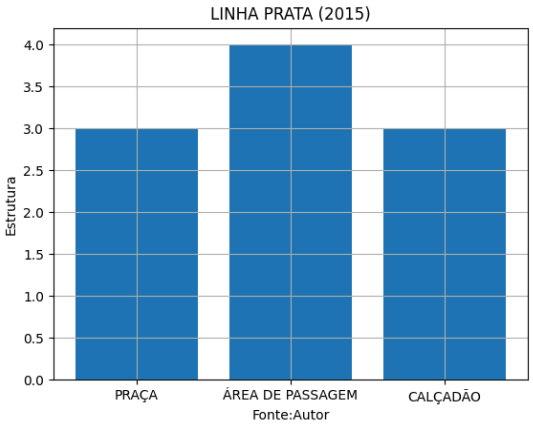


Figura 08. Fonte: própria, 2026

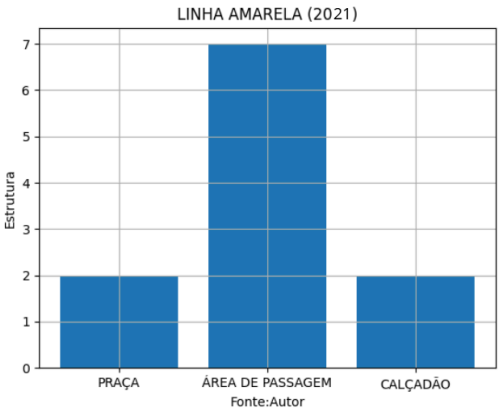


Figura 09. Fonte: própria, 2026

3.2. PRÁTICA PROJETUAL

Através do levantamento de praças vinculadas ao metrô no Portal Geosampa, observou-se que algumas dessas praças não estavam registradas no Portal, então foi produzido,através do programa QGIS, um mapa de praças mapeadas e não mapeadas.

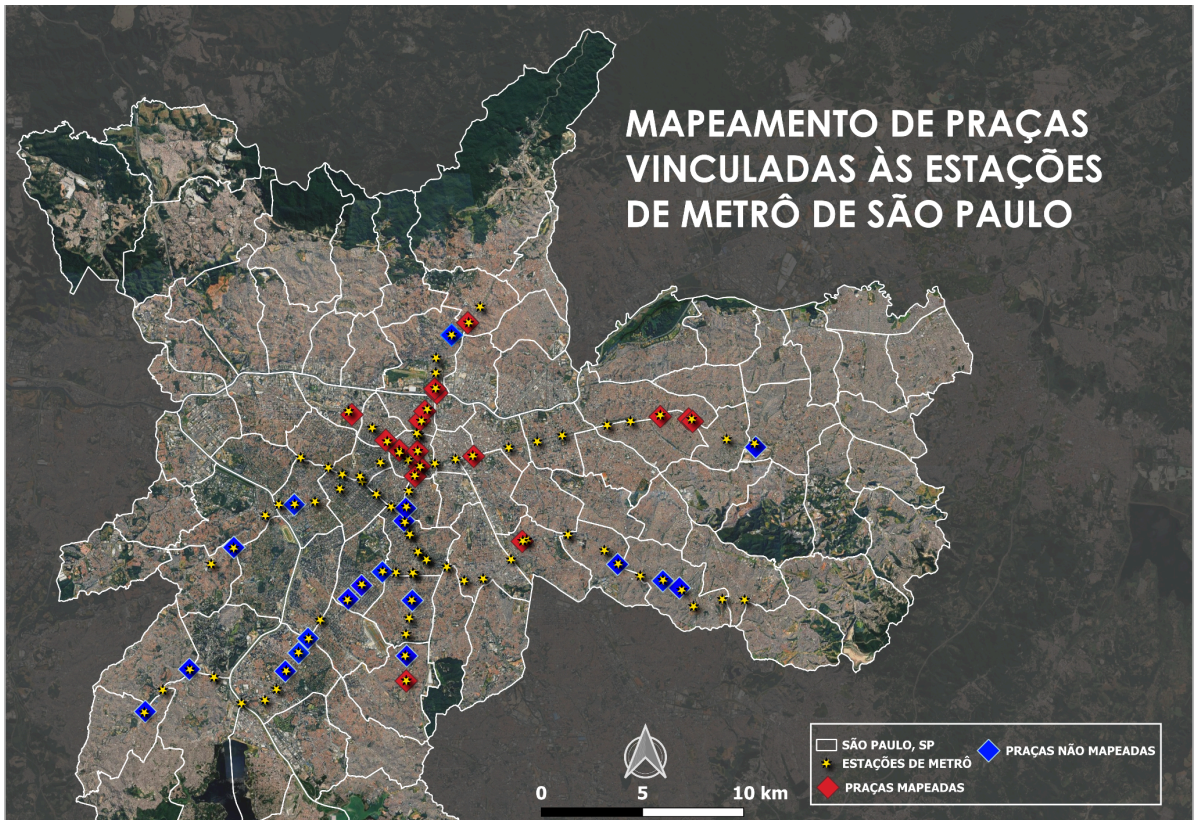


Figura 01. Fonte: própria, 2026

Em seguida, foram feitos relatórios fotográficos de quatro projetos escolhidos com essa tipologia de praça em diferentes estações da cidade, analisando características.

4. PRODUTO DA PESQUISA

Os resultados dos levantamentos historiográficos e projetuais foram divididos em dois subtópicos para melhor entendimento.

4.1. ANÁLISE GERAL

O mapeamento feito revelou um total de 36 praças, sendo 19 não mapeadas estarem mais afastadas do Centro, havendo maior concentração na Zona Sul e menor da Zona Leste. Com base nos gráficos, concluiu-se que as linhas Verde e Amarela são as que têm menos praças em comparação com as Linhas Lilás e Prata, enquanto que a Azul e a Vermelha são as mais equilibradas em ausência e presença das três categorias.

4.2. CASOS REFERENCIAIS

Foram escolhidas quatro praças em diferentes linhas de trem para análise dos aspectos e categorias levantados ao longo da pesquisa. Todos os estudos de caso levantados basearam-se em cinco características: contexto histórico de reformas do projeto, partido arquitetônico e paisagístico; infraestrutura da caminhabilidade; elementos do ócio e contemplação; e entorno preexistente.

4.2.1. OBELISCO DO PIQUES: LARGO DA MEMÓRIA- ANHANGABAÚ

O Largo da Memória era ponto de reunião dos moradores da província e caminho obrigatório dos viajantes que paravam para encher cantis na bica existente. Em agosto de 1814, o governo encarregou o engenheiro Daniel Pedro Müller da construção da estrada do Piques, para facilitar a comunicação entre São Paulo e o interior. Houve um alargamento das ladeiras do Piques e da Palha e a construção de um chafariz, complementado por um obelisco “à memória do zelo do bem público” demonstrado pelo governo. Em 1872, o chafariz foi retirado, pois a estrada de ferro, naquela época, transferiu para as imediações da Estação da Luz o papel de "porta de entrada" da cidade, antes representado pela Ladeira: as antigas tropas foram perdendo sua importância, até serem totalmente substituídas pelo trem. Em 1919, nas comemorações do Centenário da Independência, o arquiteto Victor Dubugras e o artista plástico José Wasth Rodrigues, reformaram o Largo da Memória, dotando-o de um novo chafariz, escadarias e azulejos decorativos com o brasão da cidade, escolhido por concurso público, vencido pela parceria Guilherme de Almeida e Wasth Rodrigues em 1917. Atualmente, está em andamento a adoção do Obelisco através do programa “Adote Uma Obra Artística”, parcerias entre prefeitura e empresas privadas para manutenção e restauro de obras localizadas em logradouros públicos.



Figura 10. Fonte: própria, 2026

No estudo de caso feito, a praça possui uma boa quantidade de massa arbórea, boa disposição dos espaços de permanência valorizada por sua topografia acidentada, a rua de

pedestres e os calçadões generosos permitem maior integração à cidade, porém em questão de acessibilidade depende apenas das grandes escadarias, sem outros equipamentos adequados para tal e o desnível com a Sete de Abril funciona mais como barreira do que valoriza o projeto. A grande fonte de água, que deveria ser um grande elemento de contemplação junto das árvores, encontrava-se seca, pichada e com dejetos humanos, os azulejos mal cuidados, sujos e quebrados, o Obelisco do Piques é um ponto visual de localização do lugar embora também degradado. Como um todo, é um espaço isolado, degradado e dominado por moradores de rua e dependentes químicos. O metrô possui uma saída dentro da praça, porém ela é mantida fechada, então os usuários têm apenas as opções de entrada e saída pela Sete de Abril ou a Rua Formosa. Quanto ao entorno, embora seja residencial misto, é completamente escasso de vida urbana.

4.2.2. PRAÇA CLÓVIS BEVILÁQUA - SÉ

A atual praça é resultado de um projeto paisagístico conduzido na década de 1970, fruto da demolição de todo o lado oeste da antiga praça (incluindo o edifício Mendes Caldeira, implodido em 1975) para as obras do metrô, que na época estava construindo uma estação naquele local e era necessário demolir todo um quarteirão, fazendo com que fosse necessário repensar a concepção paisagística da praça. O projeto foi feito por um grupo de profissionais da Prefeitura de São Paulo liderados pelo arquiteto José Eduardo de Assis Lefèvre, influenciado pelos projetos paisagísticos que estavam sendo feitos naquela época na Costa Oeste dos EUA.



Figura 11. Fonte: própria, 2026

Com base nos levantamentos de campo, embora estivesse sem manutenção constante, esta praça possui uma organização clara das escalas variadas dos espaços de permanência e passagem, há definição clara de ruas peatonais e viárias que permitem deslocamentos variados dentro e fora da praça. Quanto ao paisagismo, ele compõe o lugar ao expressar-se nas fontes e espelhos d'água junto das esculturas artísticas presentes, a diferença de níveis promove diferentes, permitindo uma ampla experiência contemplativa do indivíduo. Foram observadas famílias fazendo piquenique, pessoas deitadas no gramado, moradores de rua lavando roupa nas fontes, turistas tirando fotos, eventos culturais dentro e fora da praça. Seu entorno compõe o espaço ao ser predominantemente comercial, junto da Catedral da Sé como monumento histórico, turístico e religioso que valorizam a inserção da praça na cidade sendo muito utilizado pela população e turistas.

4.2.3. PRAÇA RODRIGUES DE ABREU - PARAÍSO

A Praça Rodrigues de Abreu, à frente da Estação de Metrô Paraíso, era conhecida no início do século como Largo Guanabara, graças à Cervejaria Guanabara que funcionava no local. Atualmente é um ponto histórico de encontros e passagem na zona sul de São Paulo, o nome foi modificado para homenagear o poeta paulista Benedito Luiz Rodrigues de Abreu, que nasceu em Capivari, interior do Estado, em 27 de setembro de 1897.



Figura 12. Fonte: própria, 2026

O objeto de estudo possui muita vegetação arbustiva e árvores de médio e grande porte;desenho de piso em mosaico estendido com o piso da calçada, servindo como guia no deslocamento do pedestre pelo espaço. A grande quantidade de aberturas de ventilação do

metrô espalhados pelo ambiente obstruem a contemplação da paisagem e criam “nichos” ocupados por lixo e moradores de rua; quase não há presença de mobiliário urbano, e os existentes encontram-se em estado precário. Além do metrô, há corredores de ônibus nas duas laterais que possibilita maior acesso entre duas avenidas (Bernardino de Campos e Vergueiro) extremamente movimentadas funcionam muito mais como “barreiras” de intenso ruído sonoro e algumas calçadas são invadidas pelas árvores e esburacadas. Concluiu-se que é apenas utilizada como local de passagem.

4.2.4. PRAÇA ESTAÇÃO BROOKLIN- SEM NOME

Esta praça possui uma diferença das outras analisadas quando trata-se de partido arquitetônico em prol da urbanização. A Linha 5 Lilás foi produto de Parceria Público Privada (PPP) nas decisões de projeto, planejada para ter praças sem nomes, com a mesma identidade visual, mesma organização de espaço, e sem logradouros oficiais porque seria propriedade do metrô. Na época de início das obras, Ivan Piccoli, coordenador de arquitetura, paisagismo e urbanização do Metrô, pretendia em seu projeto que as estações fossem subterrâneas e com praças amplas sem nomes, com a mesma identidade visual e sem ser um logradouro oficial, ocupariam a parte de cima das paradas, criando “respiros” urbanos em regiões que hoje carecem de grandes áreas abertas, como o entorno da Avenida Santo Amaro, na zona sul. Atividades como feiras de artesanato, exposições e campanhas de vacinação poderão ocorrer nelas, deixando-as mais integradas ao bairro. Logo a construção desses espaços seria, ou deveria ser, uma alternativa de requalificar e reorganizar a área.



Figura 13. Fonte: própria, 2026

Este último estudo de caso é o que mais possui infraestrutura urbana. Apresenta um bicicletário, câmeras de segurança, boa iluminação, boa visibilidade ao andar e bancos para sentar, todos ficam expostos à insolação, as poucas árvores presentes estão em canteiros

nas extremidades da praça, com copas pequenas de quase nenhuma sombra, o desenho de piso inexistente acaba criando uma grande esplanada de passagem para pedestres e barreiras físicas entre o nível da calçada e da praça. O entorno é composto por prédios da especulação imobiliária saída da estação é voltada para a rua, dando as costas para a praça, impedindo-a de ser usada.

Assim sendo, este levantamento concluiu que uma praça vinculada à uma estação de metrô pode cumprir diferentes funções na cidade, contanto que haja elementos arquitetônicos e urbanísticos que permitam ser utilizados. Gehl (2010) diz que pequenos espaços dentro dos maiores é um método para estabelecer permanências e ampla visão do espaço maior de passagem junto do paisagismo. As árvores não são apenas essenciais ao oferecerem sombra e reduzem as temperaturas em épocas de calor, elas também protegem os pedestres das ruas e reduzem a velocidade dos ventos (Speck,2020). Espaços vazios e muito amplos geralmente são resultados de um entorno com prédios altos e carros circulando, escassos e indiferentes às atividades urbanas (Gehl,2010).

O entorno é um dos principais responsáveis pela composição da praça, edifícios que possuem fachadas fechadas, cegas, sem detalhes tem o efeito oposto de repelir a permanência das pessoas (Gehl,2010). Bartalini (1988) explica que a vida no entorno de uma estação tem componentes ligados especificamente ao meio de transporte- concentração e dispersão nos embarques e desembarques- e a centralidades do lugar, gerando usos diversos como habitação, comércio, serviços e lazer, definindo-se uma atração polar.

A presença de mobiliário urbano e atrações especiais é fundamental para melhor convivência e permanência nas praças. Gehl (2010) explica que esses espaços de transição são resultados dos de passagem, porque instintivamente, as pessoas procuram lugares nas extremidades não só para sair do meio do tráfego de pedestres, mas para garantir uma boa visão serial do espaço e proteção de elementos externos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa busca identificar, analisar e debater aspectos qualitativos da dinâmica de caminhabilidade de pedestres das praças públicas vinculadas às estações de metrô, e assim compreender qual seu papel urbanístico na metrópole contemporânea. Concluiu-se que há uma gama de fatores que levam pessoas a apropriarem-se de uma praça e outros que indiretamente impedem-as, como foi analisado nos quatro casos de praças vinculadas a estações apresentadas. Sendo assim, não há necessariamente um jeito “correto” de projetar-se um espaço público, porém três deles têm em comum a falta de um elemento arquitetônico ou urbanístico que mudaria a concepção desse espaço público.

O Largo da Memória, embora tenha um entorno comercial, ruas para pedestres propício à vida urbana, é uma praça escondida e isolada da cidade; e a praça Rodrigues de Abreu, onde o entorno é composto apenas por grandes prédios comerciais de fachadas cegas e ruas movimentadas. A praça Rodrigues de Abreu é dotada de muita vegetação e desenho de piso, mas a falta de mobiliário urbano e de atrativos públicos transformou-a em apenas um local de passagem. A praça do Brooklin possui um amplo espaço de transição para sentar-se com uma vista panorâmica do espaço, mas nenhum indivíduo sente-se a vontade em utilizá-los pela falta de proteção arbórea nessas áreas e a falta de eventos especiais no lugar que criem uma conexão com os indivíduos, mesmo que as intenções do projeto urbano tenham sido voltadas à vida pública. Portanto, chegou-se à conclusão de que o projeto que atende a todos os requisitos que definem esse tipo de espaço público foi a praça Clóvis Beviláqua.

A praça é a expressão da identidade de um povo, atribuída aos significados de acordo com entorno, seja político, econômico, religioso ou social. São Paulo é uma cidade voltada aos interesses pessoais e ao imediatismo, onde não se permite criar ou preservar memórias afetivas e simbólicas de um local quando há uma importância à mercantilização do tempo e a maximização dos meios de produção em detrimento à inatividade. Quando um espaço público não carrega um pedaço da história, da identidade cultural de um povo, ele torna-se genérico. *“O conceito de "povo" pressupõe identidade cultural e padrões morais que modelam as condutas dos indivíduos. “Soberania” pressupõe a não ingerência externa nos assuntos de cada Estado, quer dizer, é a autodeterminação de cada nação organizada em Estados Nacionais. Por fim, o respeito ao espaço geográfico (território), resultante do processo histórico que formatou cada Estado.”* [6]

Portanto, essa pesquisa concluiu que é necessário uma intenção projetual dos arquitetos que ofereça oportunidades de conexões afetivas para com o espaço, a organização da hierarquia de espaços de permanência com eventos voltados à vida urbana e infraestrutura adequada durante a caminhabilidade com arborização viária, sem que o metrô torne-se protagonista para usurpar esses lugares, destinando-os a perder intensidade. Mas acima de tudo, as praças devem conservar a história da cidade\região em que estão inseridas.

[6] **TERRITÓRIO, POVO E SOBERANIA.** Tribunal de Contas do Município de São Paulo**,** São Paulo, 6. fev.2018. Disponível em: https://portal.tcm.sp.gov.br/Pagina/6764 . Acesso em: 24. ago.2026

6. REFERÊNCIAS

- ALEX,Sun. *Projeto da Praça:* Convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008
- BARTALINI, Vladimir. *Espaços Livres Públicos*:O Caso das Praças do Metrô de São Paulo.(Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo,1990
- BARTALINI, Vladimir. *Praças do Metrô:* Enredo, Produção, Cenário, Atores. 1988. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade de São Paulo, São Paulo,1988
- EMIKO, Letícia. *Praças Públicas Vinculadas ao Transporte:* A Praça da Estação Santos-Imigrantes .2023. Tese (Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2023.
- GEHL, Jan. *Cidade para Pessoas.*São paulo: Editora Perspectiva S.A., 2010
- HAN, Byung-Chul. *Vita contemplativa ou sobre inatividade*.São Paulo:Editora Vozes, 2023
- LIMA, Thiago Hernandes de Souza. *As Praças:*História, usos e funções.
- MARX,Murillo. *Nosso Chão:* do sagrado ao profano. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989
- ROBBA, Fábio; MACEDO, Silvio Soares. *Praças Brasileiras.* São Paulo: Editora EDUSP,2002
- SPECK, Jeff. *Cidade Caminhável.* São Paulo: Editora Perspectiva,2020

Contatos: robertasayurinakamura@gmail.com e matheus.casimiro@mackenzie.br