

Nomenclatura das estações de metrô: identidade, simplicidade e eficácia

José Donizete Cazzolato
Mestre em Geografia (USP, 2005)
www.donizetegeografo.com.br

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é formada por São Paulo e outros 38 municípios. Uma das maiores aglomerações urbanas do mundo, totaliza cerca de 22 milhões de habitantes (projeções para 2020), o que equivale à metade da população do Estado. Seu Entorno Metropolitano expande-se em quatro vetores principais, impulsionados por forte atividade econômica e importantes contingentes demográficos em torno de seus polos: Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos, como indicado na Figura 1.

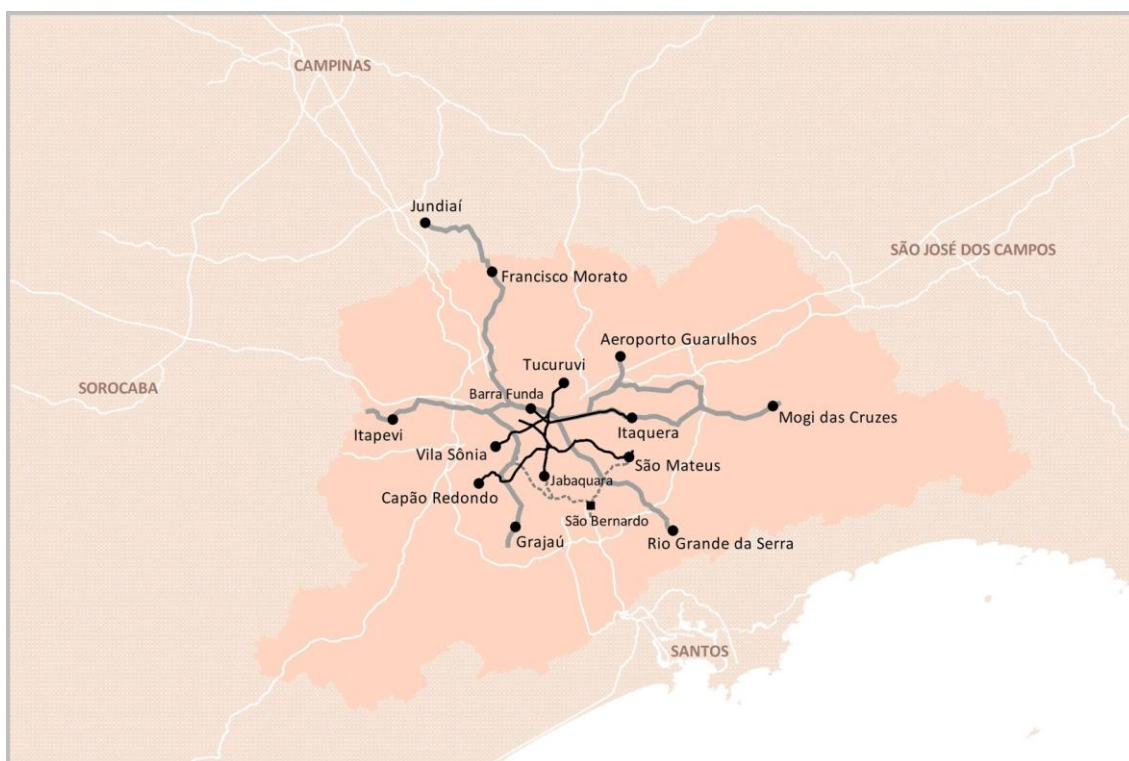


Figura 1 - Região Metropolitana de São Paulo e Entorno. A cor mais forte corresponde à RMSP, e as linhas brancas ao sistema rodoviário principal. A malha CPTM está em cinza, e a do Metrô em preto. Em pontilhado está o Corredor ABD, o principal corredor EMTU.

O grande sistema de transporte público da RMSP, como indicado no mapa da Figura 1, é formado por duas malhas ferroviárias - **Metrô** (Companhia do Metropolitano de São Paulo) e **CPTM** (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), as quais, integradas gratuitamente, formam a Rede Metropolitana de Transporte de São Paulo (RMT), sob gestão da Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos. Também fazem parte desta rede linhas de corredores metropolitanos de ônibus da EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo). Num conceito mais amplo, pode-se considerar, como parte da RMT, a SPTrans, que gerencia o transporte de ônibus no município de São Paulo.

Estendendo-se por regiões de urbanização mais consolidada, todas no município de São Paulo, o Metrô opera desde 1974, quando foi inaugurada a então Linha Norte-Sul - atual Linha 1 Azul - ligando o Jabaquara a Santana, depois prolongada até o Tucuruvi. Hoje são 5 linhas (inclusive de mon trilho) que somam 105 km de vias, majoritariamente subterrâneas (57%) ou elevadas (28%), e 92 estações. Duas de suas linhas são operadas por concessionárias.

As linhas da CPTM, tecnicamente classificadas como *trem metropolitano*, sucedem os antigos *subúrbios*, que operaram sobre trilhos de carga em São Paulo e municípios vizinhos desde a década de 1920. A partir dos anos 1980 essas linhas foram continuamente reestruturadas, suas estações reformuladas e os trens, modernizados, tiveram o intervalo reduzido. Melhorias como estas aproximam, cada vez mais, as linhas CPTM ao padrão operacional do Metrô¹. Somam 273 km de trilhos (97% de superfície) em 7 linhas (duas das quais concessionadas) e 94 estações.²

A Rede Metropolitana de Transporte (RMT), portanto, totaliza 378 km de linhas férreas e 186 estações³, por onde circulam, diariamente, mais de oito milhões de passageiros

¹ Reconhecidamente mais rápido, seguro e confortável.

² Ressalte-se que o trecho Francisco Morato-Jundiaí - 22 km e 4 estações - extrapola os limites da Região Metropolitana de São Paulo. As estatísticas disponibilizadas (extensão, estações, passageiros transportados etc), porém, raramente permitem a exclusão deste trecho para que se tenha dados rigorosamente referentes à RMSP.

³ Diferentes metodologias de contagem resultam em diferentes valores para o número de estações. Há, por exemplo, 2 estações *Tamanduateí* (no mesmo local). Uma de superfície (CPTM) e a outra elevada (Metrô). Há também duas estações *Paraíso*, uma na linha 1 Azul e outra na Linha 2 Verde; ambas, porém, constituem um mesmo edifício, com os mesmos acessos externos. Um terceiro exemplo pode ser a estação *Brás*: são computadas 3 para a CPTM, na verdade plataformas individualizadas no mesmo edifício (linhas 10 Turquesa, 11 Coral e 12 Safira) e 1 do Metrô, em edifício separado e elevado (linha 3 Vermelha). O arquivo georreferenciado de estações do acervo CEM (Centro de Estudos da Metrópole) contém 198 pontos. O total de estações, considerando-se apenas os nomes, é 170.

(5,3 milhões no Metrô e 3 milhões na CPTM)⁴. Ainda que a administração e a operação das linhas sejam independentes - Companhia Paulista de Trens Metropolitanas, Companhia do Metrô, concessionárias Via Quatro⁵, Via Mobilidade⁶ e Metra⁷, há uma coordenação e um planejamento integrado, perceptíveis na nomenclatura padronizada das linhas, no projeto visual das estações, e, principalmente, na integração, que possibilita ao usuário roteiros amplos e diversificados.

Outro *player* de peso no transporte público da RMSP - a trama de linhas de ônibus e terminais do município de São Paulo, gerenciada pela SPTrans (São Paulo Transportes S/A)⁸, transporta diariamente 7,1 milhões de passageiros, por corredores exclusivos e linhas convencionais, estas operadas por concessionárias.

As demais frotas municipais de ônibus, juntamente com a SPTrans, garantem a capilaridade do transporte público na RMSP.

Ônibus rodoviários de linhas convencionais ou *fretados* também alimentam o grande sistema da RMSP, transportando diariamente moradores de Sorocaba, Itu, Americana, Campinas, Jundiaí, Bragança Paulista, São José dos Campos, Santos, entre outras cidades do entorno macrometropolitano. São Paulo atrai também um grande número de passageiros de todo o país e do Exterior, usuários dos grandes terminais rodoviários e aéreos, todos integrados ou em vias de se integrar às estações da Rede Metropolitana de Transporte.

Ressalve-se, em tempo, que, embora o título desta abordagem aponte para *as estações de metrô*, seu foco recai sobre as estações da RMT, ou seja, tanto as estações de metrô propriamente como as de trem metropolitano. Ainda que se reconheçam diferenças em termos de conforto ou frequência das composições, o termo *metrô* tende a ser mais utilizado pela população em geral.

Vale lembrar também que este texto não analisa o projeto arquitetônico, as dimensões, funcionalidades ou estatísticas de *performance* das estações, e sim o conjunto de sua nomenclatura. Ainda que o passageiro considere a acessibilidade, a existência ou não de estacionamento para bicicletas ou veículos, entre outros itens de

⁴ Dados de 2019 (os valores dos anos seguintes foram prejudicados pela pandemia de Covid19)

⁵ Linha 4 Amarela

⁶ Linha 5 Lilás (do Metrô) e as Linhas 8 Diamante e 9 Esmeralda (da CPTM)

⁷ Corredor ABD (EMTU)

⁸ Sucessora da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos)

de Fátima-Sumaré. Nomes como estes destoam dos citados acima, não seriam adequados; ficam *apertados* nas placas, são mais difíceis de memorizar.

Observando-se melhor a geografia local, e pesquisando-se a origem desses nomes, descobre-se que a estação *Antônio Gianetti Neto*, no município de Ferraz de Vasconcelos, fica junto ao bairro *São Francisco*; foi inaugurada em 1998, e sua denominação aprovada em lei estadual por iniciativa de um deputado de sobrenome Gianetti. A estação *Domingos de Moraes*, inaugurada em 1920 na então Estrada de Ferro Sorocabana, fica no bairro Anastácio (distrito paulistano da Lapa), a mais de 10 km da notória avenida Domingos de Moraes, que começa no distrito da Vila Mariana e estende-se até o distrito da Saúde.

A estação *Prefeito Celso Daniel-Santo André*, até poucos anos atrás, tinha o nome de *Santo André*, o mais apropriado possível, já que em seu entorno surgiu a atual cidade de Santo André, no início do Século XX. Ao serem inauguradas, as estações *Portuguesa-Tietê*, *Hebraica-Rebouças* e *Santuário Nossa Senhora de Fátima-Sumaré* tinham o nome de *Tietê*, *Rebouças* e *Sumaré*, por situarem-se, respectivamente, junto ao rio *Tietê* e Terminal Rodoviário *Tietê*, junto à avenida *Rebouças* e sobre a avenida *Sumaré*, no bairro homônimo.

Não fossem as alterações ocorridas, e na hipótese de se reparar a clara impropriedade dos dois primeiros nomes do grupo acima, as estações teriam outra nomenclatura: São Francisco, Anastácio, Santo André, Tietê, Rebouças e Sumaré, todos nomes curtos e associados ao entorno, exatamente como os exemplos anteriores.

Seriam estes casos meras exceções no conjunto das estações? Não, a pesquisa revela que 1/3 de todas as estações da Rede Metropolitana de Transporte apresenta algum tipo de impropriedade na denominação. Alguns nomes tornaram-se impróprios porque o entorno alterou-se ao longo do tempo ou porque a malha metroviária se ampliou. A maioria dos casos, porém, decorre de decisões internas equivocadas ou advém de ingerência externa à gestão da Rede, como se demonstra adiante.

Buscando evidenciar e dimensionar a questão, este artigo pesquisa e analisa as normas adotadas pelo Metrô e pela CPTM, contrapondo-as à nomenclatura atual. E sugere ações no sentido de recuperar o padrão inicial da nomenclatura das estações, que se perdeu ou se descaracterizou ao longo da evolução da Rede.

São Paulo - a metrópole e as identidades urbanas

As identidades locais, aquelas do viver cotidiano, associam-se aos núcleos urbanos dos municípios, os quais, de acordo com a Constituição Federal, constituem a *instância territorial local*, cuja gestão é a mais próxima do cidadão. Na RMSP, como em todo o Brasil, há municípios de pequeno, médio e grande porte, sem falar em São Paulo que extrapola todos os padrões dimensionais e cuja demografia o posiciona em quinto lugar entre as Unidades da Federação.

Em São Lourenço da Serra ou Salesópolis, toda a população urbana, inferior a 20 mil habitantes, vive num polígono de 2 km². Ambos tipificam o conceito constitucional de instância local. No entanto, essas dimensões equivalem às dos bairros urbanos dos municípios maiores. Portanto, diferentemente de Salesópolis ou São Lourenço da Serra, é nos bairros que os moradores de Itaquaquetuba, Carapicuíba ou Diadema sentem-se *em casa*. Sua percepção identitária mais forte é o município, mas a verdadeira *instância local* está no bairro.

Nos municípios mais populosos e com extensas áreas urbanas, superpõem-se dois níveis ou instâncias identitárias intra-municipais - a das regiões, zonas ou distritos e a dos bairros. Em São Paulo, com extensão superior à média regional, e 12 milhões de habitantes, a percepção identitária se dá em pelo menos três níveis: as tradicionais *zonas cardeais*⁹, os *distritos*¹⁰ e os *bairros*.¹¹

⁹ Ainda que fortemente arraigadas como referencial de localização no contexto municipal, comportam interfaces e diferentes versões. Distritos como Pirituba e Jaraguá, ora são alocados na Zona Norte, ora na Zona Oeste, ou fazem parte da Zona Noroeste, que se define a partir da centralidade da Lapa.

¹⁰ Na sistematização territorial do IBGE, se um município não é dividido em distritos, todo o território é considerado como *distrito único*. Nos demais, o distrito onde fica a sede municipal é considerado *distrito-sede*. Excepcionalmente, São Paulo não tem um distrito-sede.

¹¹ Ver minha dissertação de mestrado: 'Os bairros como instância territorial local; contribuição metodológica para o caso de São Paulo' (2005), onde aponto a importância dos bairros das grandes cidades, como repositórios das identidades locais e facilitadores da gestão, como ferramental de apreensão da realidade (em substituição aos Setores Censitários) e como possível célula de representação política.

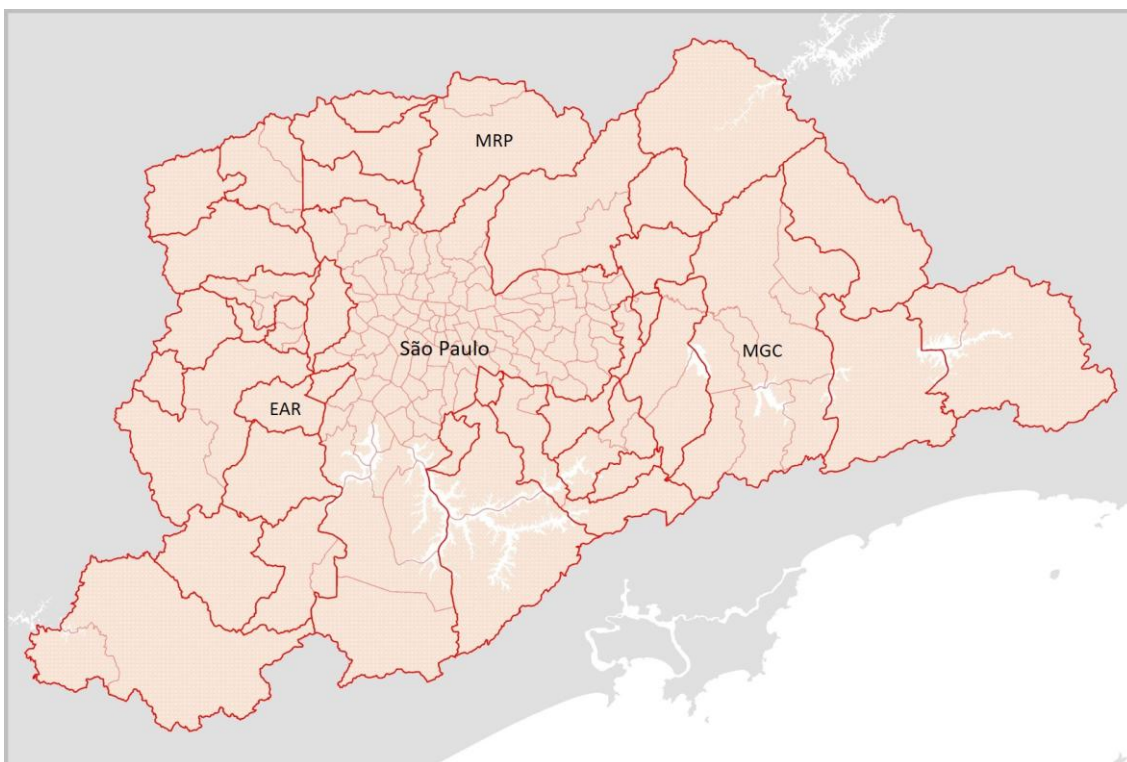


Figura 3 - Municípios da RMSP e Distritos (em traço mais claro). *Notar que alguns municípios não são divididos em distritos, como Embu das Artes (EAR); Mairiporã (MRP) tem apenas 1 além do distrito-sede, e Mogi das Cruzes (MGC) compreende 8 unidades distritais (dados de 2010). São Paulo, o maior município da RM, é dividido em 96 distritos, com média de 12 km² e 117 mil habitantes. Os municípios da RM, excluído São Paulo, têm média de 170 km² e 220 mil habitantes.*

Os bairros paulistanos, porém, não são reconhecidos e delimitados por legislação, assim como as zonas cardeais. Contudo, operam fortemente como marcadores identitários, assim como os distritos, cujas denominação e delimitações foram redefinidas em 1991¹². O indivíduo que reside no Parque Peruche (bairro) também se reconhece como morador da Casa Verde (distrito) e da Zona Norte (zona cardeal). Da mesma forma, quem mora na Pompéia (Figura 4), identifica-se cumulativamente com o distrito de Perdizes e com a Zona Oeste.

¹² Lei municipal 10932, de 15/01/1991, republicada como Lei municipal 11220, de 20 de maio de 1992.

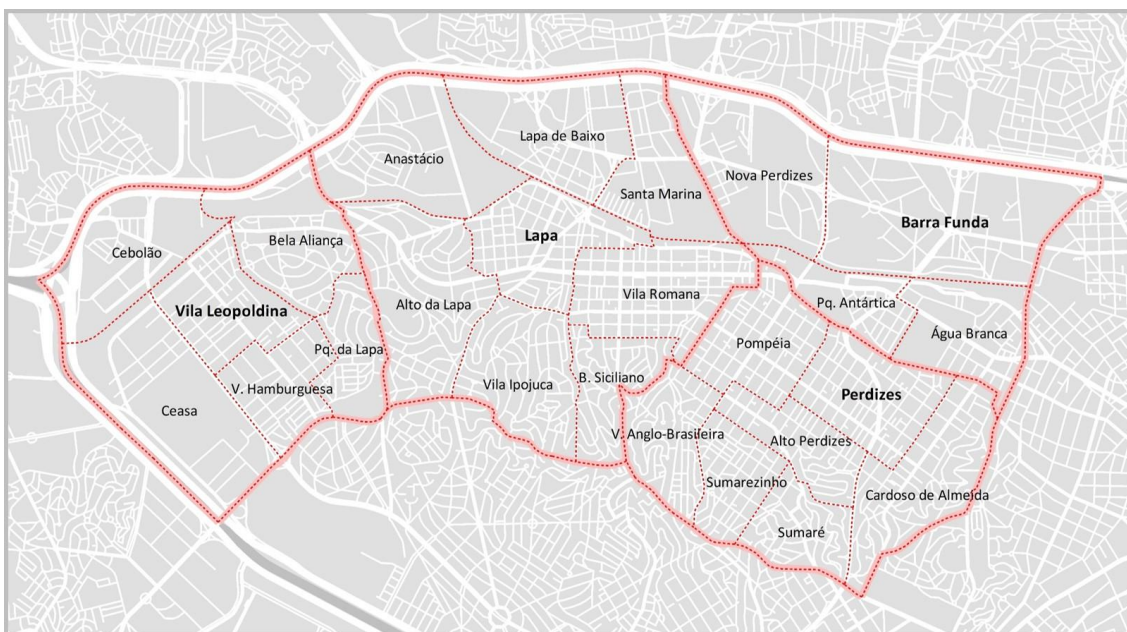


Figura 4 - Distritos paulistanos da Barra Funda, Perdizes, Lapa e Vila Leopoldina (limites mais destacados) e respectivas divisões em bairros (traço pontilhado), conforme estudo do autor. *Notar que, em cada distrito, há sempre um bairro homônimo, correspondente ao local em que se forma o centro comercial mais tradicional, também chamado centrinho. Notar também que determinados topônimos se repetem, porém com designativos diferentes - Lapa, Lapa de Baixo, Alto da Lapa e Parque da Lapa, por exemplo. Este último, inclusive, no território do vizinho distrito de Vila Leopoldina.*

A extensão média dos bairros paulistanos fica em torno de 1 km², e a população em torno de 10 mil habitantes. Com esses valores, pode-se estimar, para cada distrito, a média de 10 bairros.

Por outro lado, nas áreas mais consolidadas da Região Metropolitana, onde operam os centros comerciais principais, ocorrem ícones identitários pontuais, emergindo de edifícios, monumentos, vias ou equipamentos. É o caso do estádio do Pacaembu, da avenida Paulista, da catedral da Sé, do viaduto do Chá, da estação da Luz, do Parque Ibirapuera, da praça da Matriz de Cotia, do Marco Zero de Mogi das Cruzes, etc. Apesar de diversos em sua tipologia, esses ícones e seus nomes são reconhecidos além dos limites da Região Metropolitana ou do Estado.

A Rede Metropolitana de Transporte, como exposto em exemplos no tópico anterior, acolheu a nomenclatura de lugares e identidades. No entanto, em muitos casos não se observou com a devida acurácia a especificidade da trama identitária paulistana, principalmente no tocante à nomenclatura dos bairros.¹³

¹³ Na RMSP, quase todos os bairros são originários de loteamentos, mas nem todos os loteamentos tornam-se bairros ao longo da evolução e consolidação da ocupação local.

Descuidados como esse certamente levaram à denominação da estação Vila União, na Linha 15 Prata. O nome e a identidade predominantes do lado norte da estação é *Jardim Grimaldi*, bairro de expressão regional, onde se constituiu importante centro comercial. O Largo do Grimaldi, seu ponto central, está a 400 metros da estação. O nome do loteamento Vila União, como outros de pequena extensão em sua vizinhança¹⁴, caiu em desuso.

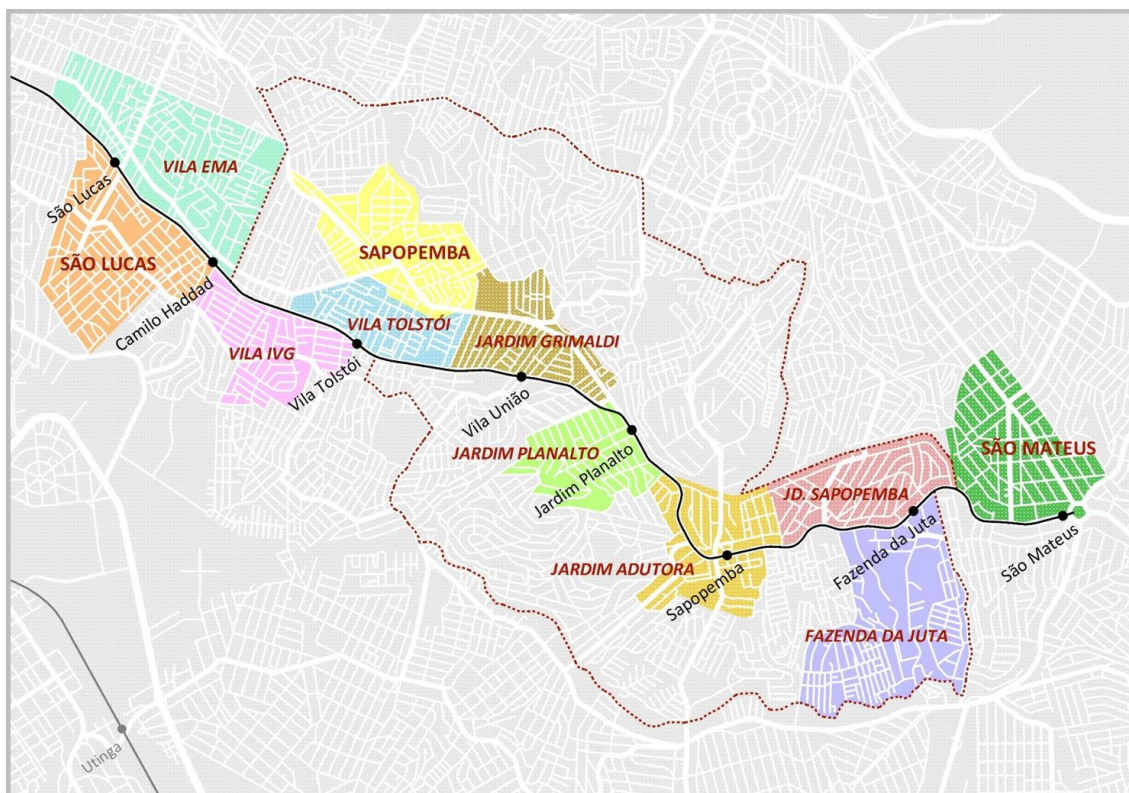


Figura 5 - Bairros (em cores), conforme estudo do autor) ao longo da extremidade Leste da Linha 15 Prata em 2021 (em preto). A linha pontilhada indica o território do distrito paulistano de Sapopemba, cujo centro está identificado com texto sem itálico, assim como os de São Lucas e São Mateus (também centros de bairro e distritais). As estações Camilo Haddad, Vila União e Sapopemba seriam denominadas mais apropriadamente como Vila Ema, Jardim Grimaldi e Jardim Adutora.¹⁵

¹⁴ Entre as avenidas Anhaia Melo (onde fica a estação Vila União) e Sapopemba (onde fica o Largo do Grimaldi), comprimem-se 5 diferentes nomes de loteamento: Vila União (9 ruas), Parque Luís Mucciolo (6), Jardim Regina (5), Vila Bela de Sapopemba (2) e Vila Antônio dos Santos (1). Com o desenvolvimento local, prevaleceu o nome do Jardim Grimaldi.

¹⁵ Em 2017 a Diretoria Colegiada do Metrô aprovou a substituição do nome *Camilo Haddad* por *Vila Ema*; mesmo tendo sido aprovada antes da inauguração da estação, a mudança não foi efetivada.

Outra particularidade da trama de bairros paulistanos teria passado despercebida na mesma Linha Prata. A estação Sapopemba está localizada no Jardim Adutora, próximo ao Jardim Sapopemba, e a 3 km de Sapopemba, o bairro e centro do Distrito (Figura 5). Nem sempre se pode desconsiderar o designativo dos bairros na RMSP. Além de Sapopemba e *Jardim Sapopemba*, também são coisas distintas Mooca e *Parque da Mooca*, Tremembé e *Jardim Tremembé*, Tatuapé e *Chácara Tatuapé*.

Quando a estação de transporte público utiliza corretamente o nome do entorno, ocorre uma dialética virtuosa para o cotidiano do cidadão e seu meio cultural: a estação é mais facilmente identificada e localizada, e, ao mesmo tempo, reforça a identidade urbana ou geográfica local.

O padrão que se mantém

A observação mais atenta dos nomes das estações da Rede Metropolitana de Transportes da RMSP, como exposto anteriormente, pode levar à conclusão de que seguem um padrão: repetem a denominação do entorno em forma ortográfica bastante sintética, certamente objetivando facilitar a leitura e a memorização.

Consultando-se o material disponibilizado pela Companhia do Metrô, confirma-se a suposição. O documento mais antigo - de 1972, traz considerações e sugestões do arquiteto Nestor Goulart Reis Filho para cada estação da primeira linha, num trabalho que contou com assessoria do também arquiteto Flávio Império. Com texto bastante conciso, o relatório tornou-se referência na empresa, tanto que seu parágrafo de abertura, por exemplo, é encontrado em documentos similares décadas depois: “o presente trabalho tem por objetivo o estudo da nomenclatura das estações da Linha Norte-Sul do Metrô de São Paulo, nos termos em que vem sendo projetado, de modo a garantir sua adequada integração na vida e na história da cidade”.

Note-se a que a essência do padrão de denominação já se anuncia neste parágrafo: integração na vida e história da cidade.

Os *Crêterios* do relatório são: Popularidade, Escala Metropolitana, Características de Conteúdo e Características de Forma. Deste último, o fragmento a seguir é bastante claro:

“deve-se ter em vista que os nomes devem ser **simples** e, o quanto possível, **breves**. Devem ser de fácil leitura, para que possam ser rapidamente identificados mesmo pelos semi-alfabetizados e de fácil pronúncia, para que não sejam deformados pelo uso popular e pelos acentos da pronúncia regional [...]. Por isso mesmo, são inaceitáveis as palavras estrangeiras, as muito longas, as de pronúncia mais difícil, com letras mudas e aquelas cujo sentido não possa ser assimilado pela maioria da população. [...] Deverão, se possível, evitar referência a assuntos nitidamente desagradáveis, e, do ponto de vista estético, será desejável que tenham características de suavidade na distribuição entre as vogais e consoantes.” [grifo nosso] (REIS FILHO, 1972)

Quanto aos nomes propriamente, ou sua motivação, Reis Filho pondera:

“não será demais lembrar que os títulos¹⁶ têm por objetivo a rápida identificação do local da estação. [...] A escolha deverá recair sobre nomes que tenham relação com a história da cidade atual, expressa pela aceitação popular. Essa relação, geralmente fixada em nomes de **ruas e bairros**, deve ser válida para o conjunto da cidade”. [grifo nosso] (REIS FILHO, 1972)

Vale destacar ainda outros trechos da obra, a partir da qual, seguramente, instituiu-se o padrão ainda presente, hoje, no conjunto de estações do Metrô. O texto é leve, porém bastante representativo da acurácia que se espera de um urbanista, buscando os pontos mais fortes do inter-relacionamento tão característico do espaço urbano. Nesse aspecto, reforça-se a percepção de que, no tratamento das compartimentações urbanas está a interface do Urbanismo com a Geografia.

[estação Santana] “O local da estação fica em área que correspondente ao ‘centro’ do bairro de Santana, isto é, ao seu ponto ou faixa de mais intensa polarização: o eixo da Voluntários da Pátria, no ponto mais próximo à antiga estação da Estrada de Ferro Cantareira. Alguns setores do bairro que, com o nome de Santana, constituem um distrito da Capital, recebem o nome de Vila Santana, Vila Matias, Santa Teresinha e Jardim São Paulo. Entretanto, como já se disse, o local da estação fica junto ao ponto principal do distrito, não estando diretamente relacionado com esses setores”.

[estação Tietê] “Os bairros relacionados diretamente com o local são os de Ponte Preta e Coroa, [...] modestos, não chegaram a ser providos de centros comerciais mais ativos [...]. O rio os mantém isolados e [...] o local poderá vir a ser aproveitado para uma das estações rodoviárias de São Paulo. [...] É indispensável que o título da estação seja escolhido de tal modo que possa amanhã ser estendido à rodoviária, sem desvantagens”.

¹⁶ O autor usa o termo *título* como sinônimo de *nome* (da estação).

Para cada estação são sugeridos três nomes, seguidos de comentários. Um deles, porém, é indicado como o mais adequado. A título de exemplo, são estes os nomes sugeridos para a Estação 18¹⁷:

1 DEMOCRÁTICOS - As ruas em torno da estação 18 poderiam fornecer uma série de títulos agradáveis, como Democráticos, que conseguiriam rapidamente obter aceitação por parte do público. [...]

2 SÃO JUDAS - A popularidade do título e a facilidade para se obter informações sobre a localização da igreja [...] em qualquer setor da cidade são motivos suficientes para que se denomine São Judas a estação 18. [...] Apesar de ser nome composto de duas palavras, ambas são breves e simples [...].

3 PANAMERICANA - É um título tão agradável quanto Democráticos. [...] Mas [...] há sempre a possibilidade de [...] alguma confusão com outros locais da cidade com nomes semelhantes, como a Praça Panamericana, no Alto de Pinheiros.

CONCLUSÃO: O título SÃO JUDAS é o mais adequado. É conhecido de toda a população e indica exatamente aquele ponto, e não outro, em toda a cidade.

Das 20 estações que então compunham a Linha Norte-Sul (atual Linha 1 Azul), 13 seguiram integralmente a indicação de Reis Filho, 2 tiveram pequena alteração (Vila Mariana e Praça da Árvore), 4 foram denominadas por uma das sugestões e uma apenas recebeu um nome não sugerido. Segue-se a lista completa, com a indicada pelo autor em primeiro lugar, e o nome adotado em negrito:

| | |
|--|---|
| Santana / Cantareira / Salete | Beneficência / Santo Agostinho / Colina ¹⁸ |
| Penitência / Carandiru / Areal | Paraíso / Vergueiro / Entroncamento |
| Tietê / Cruzeiro do Sul / Coroa | Ana Rosa / Rodrigues Alves / Cruzeiro |
| Ponte Pequena / Elevado / Pedro Vicente | Mariana / Lins / Madre Cabrini |
| Tiradentes / Três Rios / Politécnica | Santa Cruz / Pedro de Toledo / Arquidiocesano |
| Luz / Belas Artes / Mauá | Árvore / Pitangueiras / Bosque |
| São Bento / Central / Boa Vista | São Sebastião / Saúde / Amália |
| Sé / Clóvis Bevilacqua / Catedral | São Judas / Democráticos / Panamericana |
| Liberdade / Enforcados / Glória | Guarani / Conceição / Água Vermelha |
| Pedroso / São Joaquim / Eden | Jabaquara / Encontro / Melo Franco |

Cinco anos depois, Reis Filho preparou documento similar para a segunda linha, então chamada *Leste*, depois *Leste-Oeste* e hoje *3 Vermelha*. Mais volumoso que o relatório da *Norte-Sul*, este segundo trabalho tem um tratamento mais detalhado dos aspectos históricos da ocupação e urbanização da porção Leste do município de São Paulo.

¹⁷ Na fase de projeto, as estações da linha Norte-Sul foram identificadas por números.

¹⁸ Nome adotado: Vergueiro.

Na introdução, o autor lamenta a “deficiência de leitura da cidade”, que assim explica: “a população se agrega numa visão extremamente compartimentada da cidade e só muito lentamente toma conhecimento de outros bairros, contudo, sem jamais adquirir uma visão de conjunto do sistema urbano em que passou a viver”. E prossegue:

“os títulos de bairros e de ruas foram fixados atendendo a critérios de mercantilização - como ‘vilas’ e ‘jardins’ - sem ligação com o uso ou com o próprio meio, através de referências topográficas relevantes ou qualquer outra forma de experiência cultural coletiva. [...] Esse quadro revela uma pobreza cultural incomum [...] e não pode ser admitido como satisfatório para a maior metrópole do Brasil”.¹⁹ (REIS FILHO, 1977)

E propõe que “nessas condições, a seleção da nomenclatura das estações [...] contribui, também, para a revalorização dos aspectos humanos da cidade, não podendo, portanto, ser objeto de uma escolha aleatória”.

Seguindo a mesma linha metodológica do primeiro relatório, no segundo também são apresentadas três sugestões de nomes para cada estação. São elas (em primeiro lugar a indicação do autor, e em negrito o nome adotado):

Figueira / **Pedro II** / Gasômetro

Brás / Concórdia / Roosevelt

Brésser / Hipódromo / Ipanema

Belém / Quarta Parada / Alcântara Machado

Cristais / Tuiuti / **Tatuapé**

Marengo / Gualberto / Graça²¹

Penha / Guaiaúna / Aricanduva

Esperança / Matilde / Gamelinha²⁰

Rincão / **Guilhermina** / Marieta

Patriarca / Santa Luzia / Ré

Artur Alvim / Santa Luzia / Santa Teresa

Pátio / **Itaquera** / Parque

Como no relatório anterior, a grande maioria dos nomes sugeridos foi utilizada na Linha Leste (atual Linha 3 Vermelha). A principal exceção é a estação *Carrão*, um dos casos de maior desconformidade em toda a Rede Metropolitana; sua condição será analisada adiante.

O estudo para a Linha 5 Lilás, em 2000, ficou a cargo do próprio Metrô (Coordenadoria de Projetos Funcionais de Transportes/Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos), seguindo os pressupostos indicados nos dois relatórios anteriores e acima citados. Como novidades, informa que “a escolha definitiva das

¹⁹ Este quadro seria decorrente do vertiginoso crescimento da metrópole paulistana nas décadas de 1950 a 1980. Novos loteamentos se implantaram em velocidade tal que dificultou aos moradores a percepção da identidade geográfica ou a ‘leitura da cidade’.

²⁰ Nome adotado: Vila Matilde

²¹ Nome adotado: Carrão

denominações será embasada neste Estudo de Nomenclatura e nos resultados obtidos na Pesquisa de Opinião”, e inclui, na sequência das sugestões para cada estação, os nomes “não recomendáveis”.

Talvez pela mudança na metodologia, que introduziu a pesquisa *in loco*, o texto não se distende com tanto detalhe sobre a formação urbana da região, deixando, inclusive, de levar em conta a nova divisão distrital do município de São Paulo, adotada em 1991. Também foi alterada a regra dos três nomes para cada estação, que assim foram sugeridos:

Largo 13 / Padre José Maria

Santo Amaro / Rio Grande

João Dias / Monte Azul / Centro Empresarial

Vila das Belezas / Araribá

Campo Limpo / Bom Conselho

Capão Redondo / Colégio Adventista

Chama a atenção o fato de que o nome Giovanni Gronchi, indicado como “não recomendável”, foi adotado para a estação entre *Santo Amaro* e *Vila das Belezas*. E o nome *João Dias*, apontado adiante, neste texto, como o mais apropriado, é o sugerido pelo relatório do Metrô.

Em 2006, o estudo para a Linha 4 Amarela ficou a cargo da mesma coordenadoria, então rebatizada para *Projeto Funcional de Infra-Estrutura de Transporte*, seguindo a metodologia de 2000. Seus resultados:

Vila Sônia / Imigrante Japonês / Jardim Peri-Peri

Estádio do Morumbi / Caxingui / Vila Iná / Bandeirantes

Butantã / Butantã-Usp / Vital Brasil

Pinheiros

Faria Lima / Teodoro Sampaio / Cardeal Arcoverde

Fradique Coutinho / Mourato Coelho / Jardim Paulistano

Oscar Freire / Rebouças / Jardim Paulista

Paulista-Consolação / **Paulista** / Consolação

Mackenzie / Vila Buarque / Antônia de Queiroz / Piauí

República

Luz

Também desta vez os alertas não foram seguidos integralmente. A estação 2 foi denominada *Morumbi* e a estação 9 *Higienópolis-Mackenzie*. Ambos os nomes - *Morumbi* e *Higienópolis* - são apontados como não-recomendáveis.

Por outro lado, o relatório parece ter ignorado a existência, na Rede Metropolitana, da estação *Rebouças* (atual *Hebraica-Rebouças*), inaugurada em 2000 na Linha 9

Esmeralda. Também ressalta, nos relatórios de 2006 e de 2000, o gradativo aumento de nomes longos, contrariando a recomendação de brevidade do relatório de 1972.

Os trechos aqui transcritos, de todo modo, expõem não somente as nuances que envolvem a metodologia empregada pelo Metrô na denominação das estações, como também da complexidade que o trabalho envolve. As áreas urbanas são densas não somente em termos de demografia e atividades econômicas, mas também de identidades, marcos, ícones, visões, percepções. E, como bem lembraram Morita e Ferreira, as cidades concentram um grande número de atores e causas, e os confrontos ou mesmo conflitos podem emergir a qualquer momento, seja nas ações cotidianas dos moradores, seja nas intervenções do poder público. (MORITA; FERREIRA, 2003)

No âmbito da CPTM, conforme resposta recebida de consulta à área técnica, no conjunto os critérios são muito semelhantes aos do Metrô no tocante à temática. E estendem-se com maior amplitude em outros aspectos:

a - o nome da estação, terminal de integração ou parada devem **orientar** o passageiro sobre localização, trajeto e destino, permitindo o reconhecimento do entorno e o planejamento dos deslocamentos;

b - os nomes devem se referir aos **bairros** onde se localizam ou a algum **marco da cidade** que constitua uma referência de valor e orientação ao passageiro;

c - preferencialmente não devem ser utilizadas palavras estrangeiras ou nomes relacionados a entidades públicas, privadas, terceiro setor, comerciais ou industriais;

d - evitar atribuir **nome de pessoas**, mesmo que representem relevância e expressividade, exceto quando sejam nomes do local a ser referido e devidamente ratificado pelo estudo histórico e toponímico;

e - [...] nos estudos para as alternativas de nome deve-se considerar: identificação rápida [...]; condições históricas e geográficas [...]; características eufônicas [...] garantindo fácil memorização [...]; nomes populares [...]; evitar a associação de **dois nomes** ao mesmo equipamento e evitar nomes semelhantes entre equipamentos [...];

f - o estudo para escolha da nomenclatura [...] deve ser desenvolvido ao longo das etapas de realização do projeto da estação;

g - estações de integração entre duas ou mais linhas devem ter o mesmo nome [...] inclusive quando integradas a estações e terminais dos demais modais de transporte [...].” [grifo nosso] (CPTM - Relacionamento com o Passageiro, 2021)

Ressalte-se que o texto normativo da CPTM explicita que se deve evitar “atribuir nome de pessoas”, assim como “preferencialmente não devem ser utilizadas palavras estrangeiras ou nomes relacionados a entidades públicas, privadas, terceiro setor, comerciais ou industriais”. No documento recebido do Metrô os nomes de pessoas são

citados apenas quando trata das possíveis homenagens no espaço da estação, que podem incluir grupos sociais ou entidades, porém sem fazer parte do nome da estação.

O documento da CPTM também alerta para evitar-se a “associação de dois nomes ao mesmo equipamento” ou “nomes semelhantes”.

No tocante a “nomes relacionados a entidades privadas, comerciais ou industriais”, o instrumento normativo do Metrô inclui alguns parágrafos relativos à concessão de *naming rights*, novidade em relação às versões anteriores. Atribuídos ao setor comercial da empresa, os processos de concessão onerosa do uso dos nomes das estações buscam recursos extra-tarifários para a Companhia do Metrô, à semelhança de outras operadoras no Hemisfério Norte.

No entanto, pelo que se deduz da leitura, os nomes dos *patrocinadores* seriam apensos ao nome da estação na forma de subtítulo, procedimento que, possivelmente, resultará em conflito com os itens da Norma que recomendam nomes breves e em língua portuguesa.

No conjunto, a metodologia, as normas ou recomendações adotadas pela CPTM e pelo Metrô perfazem um conjunto bastante claro, que pode ser assim sintetizado:

OBJETIVO: orientação e localização do passageiro; decorrentemente, o nome deve ser único na Rede Metropolitana de Transporte;

CONTEÚDO: nomes geográficos - vias, bairros, cidades - ou de equipamentos urbanos de grande notoriedade, com atenção à escala metropolitana;

FORMA: breves, de fácil pronúncia, leitura, memorização e ortografia, evitando-se nomes compostos e nomes em língua estrangeira;

USO: inequívoca aceitação popular

O primeiro ponto - **Objetivo**, implica no uso de nomes geográficos, condição expressa também no segundo ponto. Mas aponta também para as possíveis homônimas, totais ou parciais, que não podem, evidentemente, ocorrer. A utilização do nome do Distrito fora do seu centro comercial e identitário também pode desorientar o passageiro, como o caso da estação Sapopemba, tratada no tópico anterior.

Vale lembrar que, numa extensão urbana como a da RMSP, são previsíveis os nomes repetidos, tanto nos bairros como, principalmente, nas vias públicas. A região é composta por 39 municípios, que têm autonomia para denominar suas ruas. Os

bairros, em número significativamente menor, mesmo assim podem replicar-se, ou repetir apenas o nome, mudando o designativo.

O **Conteúdo** do nome, sua motivação ou tema, como já indicado no primeiro ponto das normas acima sintetizadas, deve estar relacionado ao entorno urbano ou geográfico da estação. Pode ser o nome de rua, praça, bairro, distrito ou cidade, ou o nome de um equipamento de maior porte, de grande significado ou notoriedade naquele contexto territorial, como um parque, um edifício, um monumento, ou mesmo um elemento da paisagem natural - reconhecidamente ícones urbanos ou de identidade urbana.

Algumas estações são identificadas por um nome de pessoa, como Fradique Coutinho ou Marechal Deodoro. Nestes casos, porém, são nomes de rua e praça, e, como tal, adquirem nova condição de conteúdo. Nomes como Artur Alvim ou Amador Bueno foram originalmente nomes de pessoas atribuídos a estações ferroviárias localizadas em áreas despovoadas. Com a urbanização local, essas áreas tomaram o nome da estação, e assim, o antigo nome de equipamento (anteriormente de pessoa) tornou-se topônimo.

As normas incluem o alerta para a questão metropolitana, ou seja, para a escala regional. Alguns nomes podem ser significativos num contexto meramente local, recomendando-se, nesses casos, a escolha de outro cuja notoriedade tenha uma abrangência maior em termos de RMSP.

O terceiro item - **Forma**, inclui basicamente a ortografia, o número de sílabas e a composição. Busca-se a possível simplicidade.

As sílabas são mensuráveis, assim como o número de caracteres. A visualização desses dados em gráficos facilita a percepção da desconformidade em relação à brevidade.

Formas pouco usuais (Vila *Nhocuné*, por exemplo), formas antigas do português (como *Philomena* ou *Achilles*) ou nomes vindos de outras línguas dificultam a leitura, a pronúncia e a escrita. Mesmo nomes em língua latina podem causar desconformidade, como é o caso da estação *Giovanni Gronchi*. Além da consoante dupla, contém um encontro consonantal (na sílaba *chi*) típico do italiano; sua pronúncia é *qui*, mas sabidamente o cidadão comum pronuncia como se escreve.

Também se inclui no item *Forma* a questão dos nomes compostos, como *AACD-Servidor*, *Santos-Imigrantes* ou *Jardim Helena-Vila Mara*. E ainda a questão das siglas,

que as normas sugerem evitar. A grande maioria dos nomes compostos incide também em desconformidade pelo grande número de sílabas resultantes.

Mesmo que a estação se localize na divisa de dois ou mais bairros, a justaposição de nomes passa a ideia de hesitação, de incerteza. Optar por um dos bairros, além de resultar em nome mais curto, transmite a ideia de assertividade, contribuindo para a melhor relação da operadora com o usuário.

Por fim, o quarto item das normas - **Uso**, praticamente não foi citado neste trabalho, porque a aceitação popular se confunde com os dois itens anteriores. Um nome excessivamente longo certamente não será acatado pela população, que optará por uma forma mais curta: é evidente que nenhum usuário se refere à estação *São Caetano do Sul-Prefeito Walter Braidó*, mas sim à estação *São Caetano*. A desconformidade deste nome, evidente pelo Conteúdo (nome de pessoa), agrava-se por dupla desconformidade de Forma - nome composto e nome extremamente longo (13 sílabas). Sem falar no fato de que o nome é de um político local, nada tendo de metropolitano.

As pontuações de Morita e Ferreira reforçam a importância do padrão de nomenclatura cujas origens foram aqui expostas. Referem-se à “imagem da Empresa Metrô”, que se forma a partir de “diversos fatores, ponderáveis e imponderáveis”, entre os quais “a força das suas denominações”. Quando corretas, trazem “um ganho imediato em termos de comunicação para a empresa”. (MORITA; FERREIRA, 2003)

A descaracterização que avança

Como já esclarecido, não se consideram, neste estudo, as estações em si mesmas, mas seus nomes. Ocorre que, na Rede Metropolitana, há estações que se superpõem ou se justapõem, ou seja, num mesmo local operam duas ou mais estações, de linhas diferentes mas com o mesmo nome, como se explicou na introdução deste trabalho. Por isso o total de nomes analisados é 203, resultante da soma dos 188 diferentes nomes atualmente em operação e os 15 diferentes nomes das estações em obras (com operação prevista para os próximos cinco anos).

Das 203 estações da RMT, a grande maioria - 175, equivalente a 86%, toma a denominação de bairros, cidades ou vias. Com esta constatação, a motivação

preconizada no padrão adotado pelas duas grandes operadoras da Rede estaria sendo seguida. Porém, 48 dessas denominações apresentam alguma desconformidade (dos quais 26 pela adição de um segundo nome, 18 por imprecisão geográfica e 4 por forma inadequada).

O número total de nomes em desacordo com as normas estabelecidas pela CPTM e Metrô - detalhadas e comentadas no tópico anterior - é bastante significativo: 71, equivalente a 35% das estações. A distribuição dos tipos de desconformidade pode ser vista no gráfico da Figura 6.

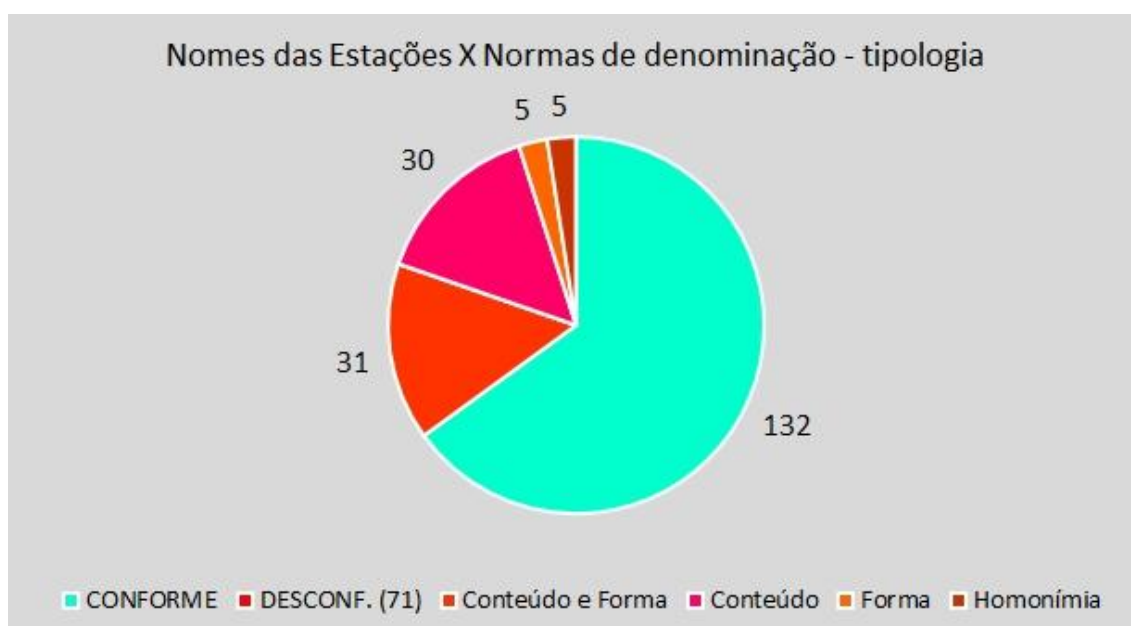


Figura 6 - Conformidade e desconformidade dos nomes de estação em comparação com as normas técnicas da CPTM e do Metrô. As cores quentes indicam os nomes em desconformidade classificados por tipo.

Dos 71 nomes em desconformidade, o maior número tem conteúdo impróprio (nomes de pessoas, nomes de lugares ou equipamentos distantes da estação, nomes de lugares pouco precisos, etc) ou forma inadequada (8 sílabas ou mais, nomes compostos, estrangeiros, siglas etc). Há também nomes com duas desconformidades (conteúdo e forma) e alguns casos de homonímia, ainda que parcial.

Para melhor demonstrar a *brevidade* dos nomes, uma das principais características de Forma explicitadas nas referidas normas de denominação, os gráficos das Figuras 7 e 8 mostram o número de caracteres e o número de sílabas de todos os nomes aqui analisados, conformes e desconformes.

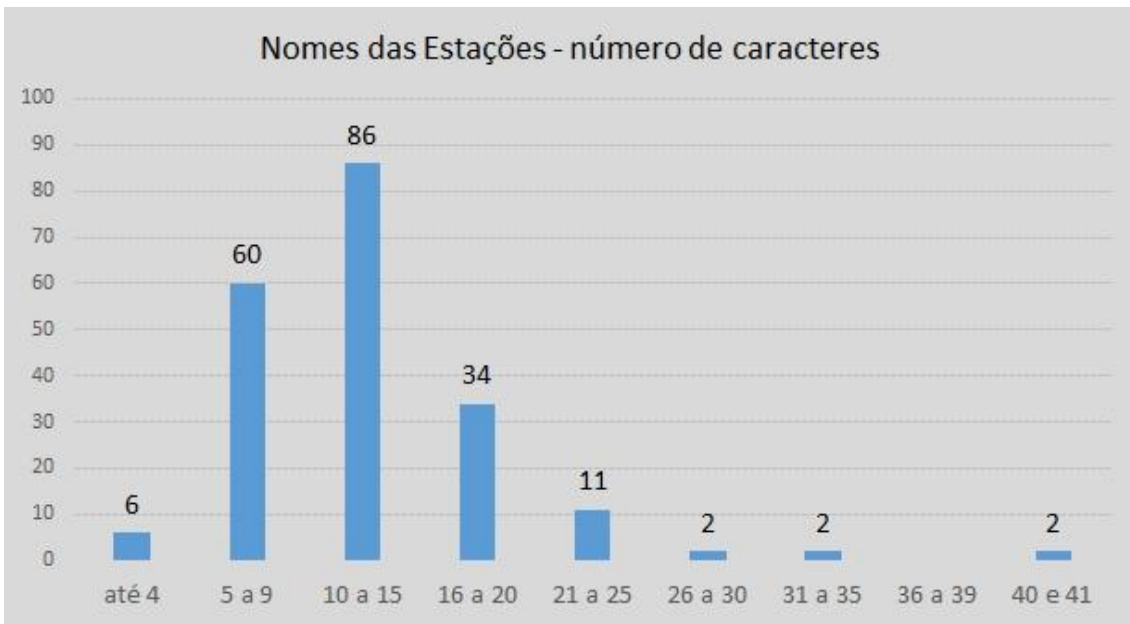


Figura 7 - Nomes das estações (203) CPTM e Metrô classificados pelo número de caracteres (inclusive espaços). *Notar que 152 (75%) tem 15 caracteres (Jardim Planalto, Adolfo Pinheiro) ou menos. Mas a quantidade de nomes com 16 a 41 caracteres é significativa: 51 (25%).*

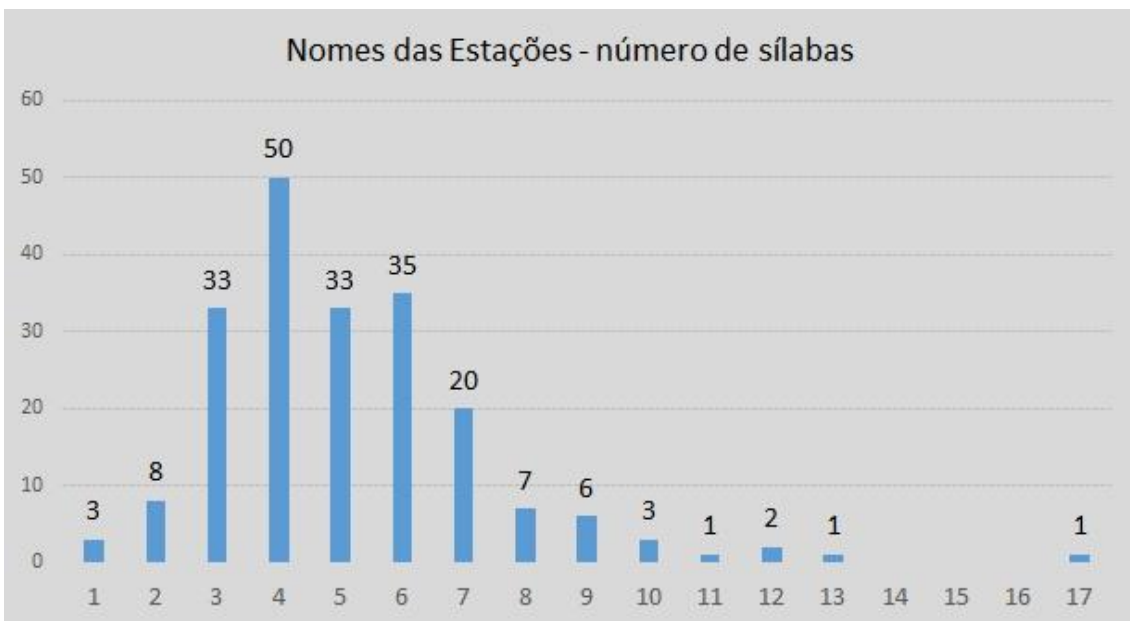


Figura 8 - Nomes das estações (203) CPTM e Metrô classificados pelo número de sílabas. *Apenas 10% dos nomes têm 8 sílabas ou mais, como Antônio Gianetti Neto (10) e a 'campeã' Santuário Nossa Senhora de Fátima-Sumaré (40 caracteres e 17 sílabas).*

O gráfico da Figura 8 sugere o valor de 7 sílabas (Presidente Altino, Itaquaquecetuba) como um limite máximo razoável para a extensão dos nomes - 90% têm 7 ou menos sílabas. Consultando-se os municípios da RMSP (cujos nomes são, usualmente, maiores do que os dos bairros), apenas dois ultrapassam essa marca: Santana de Parnaíba e

Itapecerica da Serra. Assim, adotou-se aqui o valor de 7 sílabas como o limite da brevidade dos nomes, condição básica das normas CPTM e Metrô.

Há que se atentar também para a origem das desconformidades, que podem ser *externas* - basicamente leis estaduais, *internas* - advindas das próprias operadoras (pesquisa de nomenclatura ineficaz ou decisão final equivocada) ou *locais* - que se deram em decorrência das alterações urbanísticas ocorridas no entorno da estação.

A Tabela 9 mostra os números da desconformidade encontrada nos nomes das 203 estações da Rede Metropolitana de Transporte, separados por tipo (origem). Pela dificuldade de se pesquisar eventuais solicitações para mudança de nome antes da inauguração da estação, consideram-se aqui os nomes com que foram inauguradas como de origem interna.

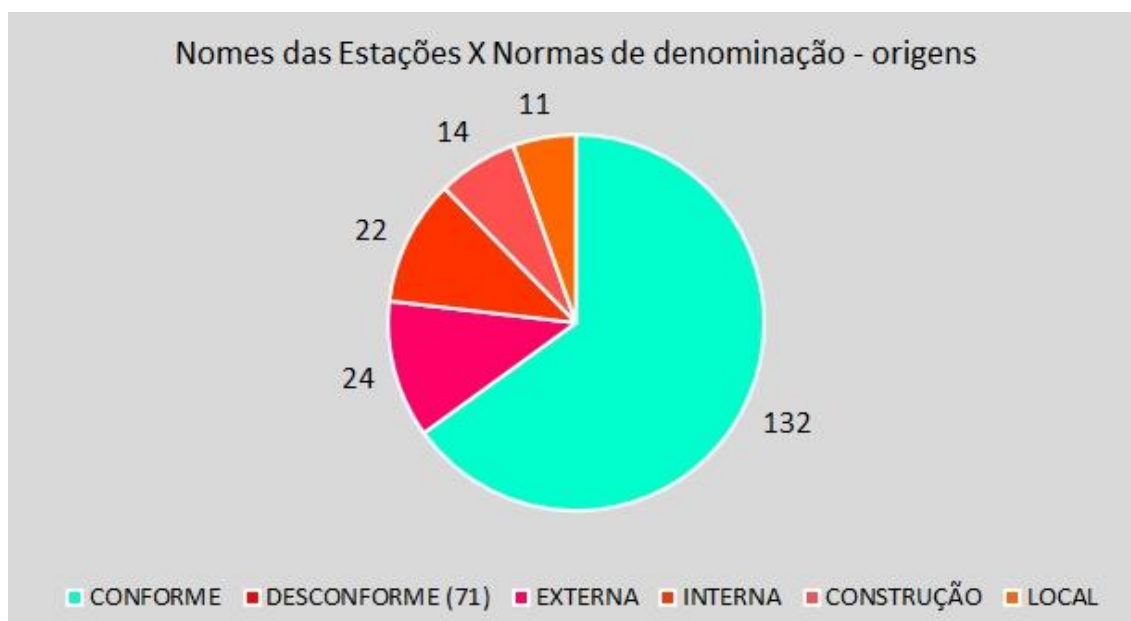


Figura 9 - Nomes das 203 estações da RMT classificados pela origem da desconformidade. Os nomes desconformes (em cores quentes) estão separados por: interferências externas, processos/decisões internas, em construção ou alterações urbanísticas locais).

Os casos mais notórios de descaracterização dos nomes das estações são originários de leis aprovadas na Assembleia Legislativa Estadual sem as devidas justificativas, sem a discussão com a sociedade e sem o desejável bom senso por parte dos legisladores, assim como dos governadores, que, em última análise, assinam os instrumentos legais. No entanto, os números da Figura 9 mostram que há um equilíbrio entre as alterações de ordem interna e externa. Observando que as desconformidades por construção (estações em obras) poderiam ser tomadas como de ordem interna.

Os 24 casos de nomes em desconformidade do tipo externa, indicados no gráfico da Figura 9, estão na tabela a seguir, em ordem cronológica do Instrumento Legal.

| Nomes de estações alterados por ações externas às operadoras Metrô e CPTM | | | | | | |
|--|-------|-----------|-------------------|---------------------------|--------------------|------|
| IL | NUM | DATA | 'A estação... | passa a denominar-se' | AUTOR DO PL | A. |
| LM | | .../12/70 | Paradinha | Baltazar Fidélis | Gentil da Rocha | |
| | | 12/11/85 | Ponte Pequena | Armênia [1] | | (FM) |
| LE | 5832 | 20/10/87 | ('do km 21') | General Miguel Costa | Tonca Falseti | OQ |
| | | 1988 [2] | Esperança | Guilhermina-Esperança | | (OQ) |
| LE | 9957 | 27/04/98 | ('entre...) | Antonio Gianetti Neto | Guilherme Gianetti | MC |
| LE | 10583 | 09/06/00 | ('entre...) | Hebraica [3] | Walter Feldman | MC |
| LE | 10977 | 04/12/01 | Jaguaré | Villa Lobos-Jaguaré | Walter Feldman | GA |
| LE | 11202 | 19/07/02 | ('entre...) | Hebraica-Rebouças | Walter Feldman | GA |
| LE | 11322 | 20/12/02 | Santo André | Prefeito Celso Daniel | Ramiro Meves | GA |
| LE | 11538 | 11/11/03 | Sumaré | Santuário Nossa Senh... | Ubiratã Guimarães | GA |
| DE | 50368 | 20/12/05 | Morumbi | São Paulo-Morumbi | [4] | GA |
| DE | 50749 | 26/04/06 | Barra Funda | Palmeiras-Barra Funda | | CL |
| LE | 12374 | 10/05/06 | Barra Funda | Palmeiras-Barra Funda | Luis Carlos Gondim | CL |
| DE | 50790 | 12/05/06 | Tietê | Portuguesa-Tietê | | CL |
| DE | 50969 | 18/07/06 | Higienópolis | Higienópolis-Mackenzie | [4] | CL |
| DE | 50995 | 24/07/06 | Bresser | Bresser-Moooca | | CL |
| | | 2008 [5] | Interlagos | Primavera-Interlagos | | (JS) |
| | | 2008 [6] | Jardim Helena | J... Helena-Vila Mara | | (JS) |
| DE | 53642 | 31/10/08 | Imigrantes | Santos-Imigrantes | | JS |
| LE | 13837 | 30/11/09 | Jardim SãoPaulo | Jardim...-Ayrton Senna | Campos Machado | BM |
| LE | 15051 | 24/06/13 | Ribeirão Pires | Rib...-Antônio Bespalec | Vanessa Damo | GA |
| LE | 15623 | 19/12/14 | ('em São Caet...) | São Caet...-Prefeito W... | José Bittencourt | GA |
| LE | 16018 | 26/11/15 | Moooca | Juventus-Moooca | Carlão Pignatari | GA |
| DE | 63604 | 24/07/18 | Liberdade | Japão-Liberdade | | MF |
| LE | 16872 | 14/12/18 | Patriarca | Patriarca-Vila Ré | José Zico Prado | CM |
| DE | 65925 | 16/08/21 | Mendes-V.Natal | B. Covas/M.-Vila Natal | | JD |

Siglas utilizadas: IL = Instrumento Legal; PL = Projeto de Lei; A. = assinatura; LM = Lei Municipal; LE = Lei Estadual; DE = Decreto Estadual; FM = Franco Montoro; OQ = Orestes Quercia; MC = Mário Covas; GA = Geraldo Alckmin; CL = Cláudio Lembo; JS = José Serra; BM = Barros Munhoz (presidente da Assembleia); MF = Márcio França, CM= Cauê Macris (presidente da Assembleia) e JD=João Doria.

[1] para Armênia e demais estações para as quais não foi localizado um Instrumento Legal, foi inserido o nome do governador apenas para contextualização.

[2] a data da alteração de *Rincão* para *Esperança* não foi obtida; o nome atual teria sido adotado pouco tempo após a inauguração (27/08/88).

[3] para 2 estações houve dois instrumentos legais - Hebraica-Rebouças e Palmeiras-Barra Funda)

[4] estação inaugurada em 2018

[5] o nome atual teria sido adotado pouco tempo após a inauguração (21/04/08)

[6] o nome atual teria sido adotado pouco tempo após a inauguração (28/05/08)

É interessante notar que todos esses instrumentos legais compõem-se de apenas dois artigos, dos quais o segundo resume-se ao tradicional “esta lei entrará em vigor...”. Não há uma alegação sequer, nem justificativa ou *considerando*, como se pode ver nos exemplos a seguir.

| |
|--|
| <p style="text-align: center;">Lei nº 10.583, de 9 de junho de 2000</p> <p>Projeto de lei nº 13/2000, do deputado Walter Feldman - PSDB</p> <p>Dá denominação à estação de trem da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, na Capital.</p> <p>O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO:</p> <p>Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei: Artigo 1º - Passa a denominar-se "Estação Hebraica" a Estação de Trem da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, localizada entre as Pontes Cidade Jardim e Eusébio Matoso, na Marginal de Rio Pinheiros, na Capital. (*) Redação dada pela lei nº 11.202, de 19-07-2002 Artigo 1º - Passa a denominar-se "Estação Hebraica-Rebouças" a Estação de Trem da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, localizada entre as Pontes Cidade Jardim e Eusébio Matoso, na Marginal do Rio Pinheiros, na Capital. Artigo 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Palácio dos Bandeirantes, aos 09 de junho de 2000. Mário Covas Cláudio de Senna Frederico Secretário dos Transportes Metropolitanos</p> |
| <p style="text-align: center;">Decreto nº 50.790, de 12 de maio de 2006</p> <p>Dá denominação à estação Tietê da Linha 1 - Azul da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ</p> <p>CLÁUDIO LEMBO, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, no uso de suas atribuições legais,</p> <p>Decreta:</p> <p>Artigo 1º - A estação Tietê da Linha 1 - Azul da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ passa a denominar-se "Estação Portuguesa - Tietê".</p> <p>Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.</p> <p>Palácio dos Bandeirantes, 12 de maio de 2006</p> <p>CLÁUDIO LEMBO</p> |
| <p style="text-align: center;">Lei nº 15.051, de 24 de junho de 2013</p> <p>(Projeto de lei nº 245/10, da Deputada Vanessa Damo - PMDB)</p> <p>Dá denominação à estação ferroviária que especifica.</p> <p>O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO:</p> <p>Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei: Artigo 1º - Passa a denominar-se "Estação Ribeirão Pires - Antônio Bespalec" a estação ferroviária da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM no Município de Ribeirão Pires. Artigo 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Palácio dos Bandeirantes, aos 24 de junho de 2013. Geraldo Alckmin Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes Secretário dos Transportes Metropolitanos</p> |

Esta característica, vale notar, reforça o comentário ouvido de funcionário do Metrô ao discorrer sobre essas interferências externas: “é o peso da caneta do governador”.

Também vale destacar dois casos de imposições legais não efetivadas, ou seja, em que o referido *peso da caneta* não teria surtido efeito: a Lei 4373/1984 (PL de Randal Juliano), assinada por Franco Montoro, denomina *Hary Normanton* a estação Jundiaí, e a Lei 5358/1985 (PL de Gilberto Port), também assinada por Montoro, denomina *José Moura Leite* a estação Osasco.

A tabela a seguir mostra os casos levantados de desconformidades internas, conforme indicado no gráfico da Figura 9. São 22 casos, aos quais poderiam juntar-se os nomes em desconformidade das estações em obras. No entanto, podem ainda ser alterados antes da conclusão e entrega. Os nomes estão em ordem cronológica de inauguração, seguidos dos nomes do presidente da operadora e do governador do Estado.

| Nomes de estações em desconformidade de origem interna - Metrô e CPTM | | | |
|--|----------------------|--------------------------------|----------------------|
| ANO | NOME | PRESIDENTE DA OPERADORA | GOVERNADOR |
| 1975 | Vergueiro | Plínio Oswaldo Assmann | Laudo Natel |
| 1976 | Estudantes | ... | Paulo Egydio Martins |
| 1981 | Cidade Universitária | ... | Paulo Maluf |
| 1986 | Carrão | Walter Fernandes Nory | Franco Montoro |
| 1986 | Penha | Walter Fernandes Nory | Franco Montoro |
| 1988 | Corinthians-Itaquera | Antonio Sérgio Fernandes | Orestes Quercia |
| 1991 | Trianon-MASP | Antonio Sérgio Fernandes | Orestes Quercia |
| 1991 | Consolação | Antonio Sérgio Fernandes | Orestes Quercia |
| 2000 | Morumbi | Oliver Hossepian S. de Lima | Mário Covas |
| 2002 | Campo Limpo [1] | Oliver...Lima / Miguel...Kosma | Geraldo Alckmin |
| 2002 | Giovanni Gronchi [1] | Oliver...Lima / Miguel...Kosma | Geraldo Alckmin |
| 2002 | Capão Redondo [1] | Oliver...Lima / Miguel...Kosma | Geraldo Alckmin |
| 2007 | Autódromo | Álvaro Armond | José Serra |
| 2010 | Sacomã | José Jorge Fagali | Alberto Goldman |
| 2018 | AACD-Servidor | Paulo Menezes de Figueiredo | Márcio França |
| 2018 | Aeroporto Guarulhos | Paulo de M. Bento Gonçalves | Geraldo Alckmin |
| 2018 | Camilo Haddad | Paulo Menezes de Figueiredo | Geraldo Alckmin |
| 2018 | Guarulhos-CECAP | Paulo de M. Bento Gonçalves | Geraldo Alckmin |
| 2018 | Hospital São Paulo | Paulo Menezes de Figueiredo | Márcio França |
| 2018 | Vila União | Paulo Menezes de Figueiredo | Geraldo Alckmin |
| 2019 | Sapopemba | Silvani Alves Pereira | João Doria |
| 2021 | João Dias | Pedro Tegon Moro | João Doria |

[1] o trecho Largo Treze/Capão Redondo é originário da CPTM e foi concluído pelo Metrô; Oliver Hossepian Sales de Lima (CPTM)/ Miguel Carlos Fontoura da Silva Kosma (Metrô).

No terceiro grupo de desconformidade, de origem local, dois casos são recentes - Carandiru e Pedro II, e os demais 9 são anteriores a 1960. A partir dos anos 1970, quando a ideia de metrópole já se fazia presente na então Grande São Paulo, a

chegada do Metrô reforçou a visão sistêmica do transporte na região, juntamente com a normatização dos serviços (inclusive na no visual e denominação das estações). Nas primeiras décadas do Século XX era usual denominar as estações ferroviárias homenageando um funcionário da empresa (engenheiro, inspetor, agente) ou algum nome de evidência nacional, prática que, na maioria das vezes, não gerava quaisquer conflitos - muitas das paradas ou estações ficavam em áreas pouco povoadas.

Carrão e João Dias

Os 71 casos levantados de denominação de estações em desconformidade com as normas das próprias empresas - CPTM e Metrô, as principais componentes da Rede Metropolitana de Transporte de São Paulo, serão expostos e detalhados no Anexo, ao final deste artigo. Porém, antes de apresentar a relação completa, na ordem em que as estações ocupam em cada linha, são a seguir detalhados dois dos casos de maior impacto, em que o nível de desconformidade vai além da ineficácia, da dificuldade de leitura e memorização e do desrespeito às identidades locais, levando à desorientação do passageiro.

O primeiro é decorrente de importante desatenção na implantação da atual Linha 3 Vermelha, quando se denominou *Carrão* a estação que fica a 2,5 km do centro do bairro homônimo. Esse descuido agravou-se com a atual expansão da RMT no prolongamento da Linha 2 Verde, que tem uma estação exatamente no centro do bairro e distrito do Carrão - a qual, até o momento, tem o nome de *Guilherme Giorgi*. Ou seja, o cidadão que pretende ir até o bairro Carrão não vai desembarcar na estação Carrão, que fica em outra linha, em outro bairro e em outro distrito!

A estação seguinte da Linha 3 Vermelha, no sentido Leste, foi denominada Penha, mesmo não estando posicionada no ponto central do bairro e distrito da Penha, e sim no bairro *Guaiaúna*. Por essa estação passa a expansão da Linha Verde, que vai ter, na sequência em direção a Guarulhos, uma estação no centro da Penha... com o nome de Penha de França.

Para quem não conhece São Paulo, o nome *Penha de França* é a antiga denominação do bairro, versão que caiu em desuso há mais de um século. Hoje, inclusive pela lei municipal 11220/92, que reorganizou a divisão distrital do município, o nome do distrito e do bairro é simplesmente *Penha*, que é a forma utilizada por toda a

população. Apenas moradores muito antigos ou especialistas na história da cidade conhecem o antigo nome do bairro e do distrito.

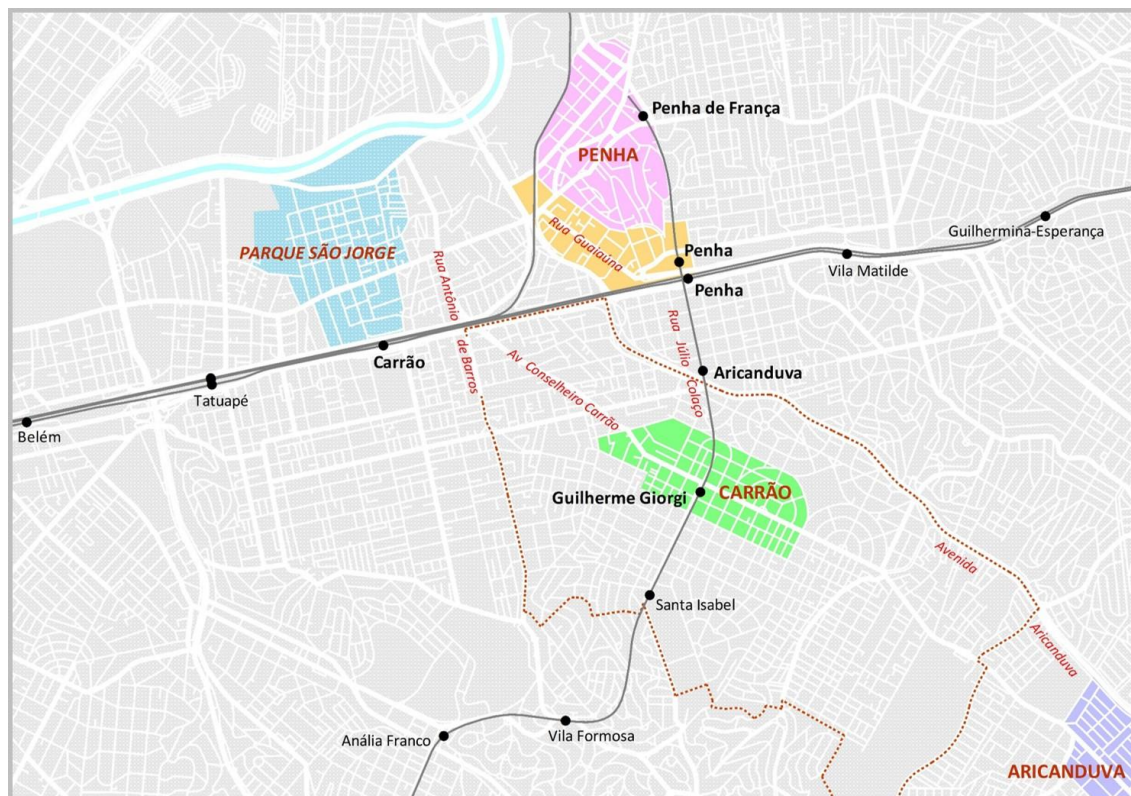


Figura 10 - Trecho da Linha 3 Vermelha entre Belém e Guilhermina-Esperança e o trecho final do prolongamento da Linha 2 Verde a partir da estação Anália Franco. Algumas vias estão identificadas em vermelho, e o polígono tracejado corresponde ao Distrito do Carrão, criado em 1991. As cores indicam núcleos identitários locais (bairros), conforme estudo do autor.

No relatório encomendado pelo Metrô, em 1977, foram sugeridos os nomes *Marengo*, *Gualberto* e *Graça* para a primeira estação após Tatuapé, e *Penha*, *Guaiaúna* e *Aricanduva* para a segunda. Não se conseguiu saber a motivação que levou à decisão pelo nome *Carrão*, e a suposição mais provável é a presença, 600 metros adiante, do viaduto e avenida Conselheiro Carrão, via que se prolongava em direção ao então bairro *Vila Carrão*, do qual era o principal eixo comercial. A distância até o *centrinho* do Carrão é muito grande (2,5 km) para a hipótese de o bairro ter cedido o nome à nova estação.

Em 1990, no processo de revisão territorial do Município de São Paulo, coordenado pela Secretaria das Administrações Regionais, foram consultadas entidades diversas, inclusive associações de bairros. Numa dessas reuniões, foi apresentada, para o então proposto distrito do Carrão, um contorno perimétrico avançando pelo loteamento Gomes Cardim até incluir a estação Carrão. O desenho foi prontamente rejeitado por

grupos contrários (de outras associações, como o Tatuapé), sob alegação de que o fato de o metrô ter *plantado* ali o nome, isso não significava que aquela porção territorial fosse parte do Carrão. Este episódio reforça a percepção de que a denominação da estação Carrão foi um equívoco.

E hoje, com o prolongamento da Linha 2 Verde, o equívoco do passado passa a constituir um sério obstáculo à orientação do usuário, em clara desconformidade com as premissas estabelecidas no âmbito do Metrô e da CPTM. A ficar como está, São Paulo terá uma estação *Carrão* fora do distrito do Carrão, e, no coração do Carrão, uma estação com nome diferente do esperado. A estação que ora se constrói com o nome *Guilherme Giorgi*, portanto, tem que assumir sua denominação natural - estação Carrão.

Ao mesmo tempo, atribua-se à atual estação *Carrão* um nome do entorno. Do lado Sul não desponta um nome mais consensual²², mas do lado Norte ressalta o Parque São Jorge, identidade urbana de peso no contexto territorial do Tatuapé e na tradição futebolística, que ultrapassa as fronteiras paulistas. Para os mais jovens, lembre-se que o Parque São Jorge é o nascedouro do Sport Club Corinthians Paulista, que ali ainda mantém sua sede e seu clube esportivo. Eliminando-se o designativo, para atender à norma de brevidade, a atual estação Carrão passa a denominar-se estação São Jorge.

Seguindo pela Linha 3 Vermelha, chega-se à estação Penha, onde o avanço da Linha 2 Verde ratifica outro equívoco da década de 1970. O referido relatório do Metrô trazia, como segunda opção para essa estação, o nome Guaiaúna, mais apropriado porque o nome *Penha*, como núcleo local (bairro), estende-se por uma área topograficamente acima, junto ao notório santuário e à praça Oito de Setembro.

O entorno da rua Guaiaúna, destacado em laranja no mapa da Figura 10 tem escala para constituir-se como bairro, e, como tal, ceder a denominação para a atual estação *Penha* assim como para a futura estação homônima da Linha 2 Verde. Dessa forma, o topônimo Penha pode ser aplicado em local mais apropriado, onde o Metrô, em novo equívoco, prevê a estação *Penha de França*.

Esta escolha, por sinal, não se fundamenta. Primeiro porque denominar duas estações sequenciais com nomes tão parecidos - *Penha* e *Penha de França* - constitui evidente contrassenso. Em segundo lugar, porque significam a mesma coisa: o atual Distrito da Penha é sucessor do antigo Subdistrito de Penha de França, nomenclatura que caiu em

²² Uma possibilidade seria Gomes Cardim, o nome do grande loteamento implantado no atual Tatuapé ao final do Século XIX.

desuso no início do Século XX²³, se não antes. A própria legislação municipal resultante da *Nova Territorialização* de São Paulo, de 1991, é clara no tocante à reafirmação dos topônimos conforme o uso consolidado, e assim, por determinação legal, *Penha de França* passou a Penha, *Vila Nova Cachoeirinha* passou a Cachoeirinha, *São Miguel Paulista* passou a São Miguel, entre outros.

Ainda na Linha 2 Verde (em expansão), o mapa da Figura 10 mostra a estação *Aricanduva*, nome que também pode ser revisto, evitando-se impropriedades futuras. O nome *Aricanduva* tem vasto alcance no município de São Paulo: é o nome do rio, que tem extensão de 23 km, é o nome de suas marginais, importantes no sistema viário regional (com 14 km), é o nome do distrito (e de seu núcleo local), é o nome do grande shopping center e é o nome de outros dois bairros. O local em que o topônimo tem mais força é no *centro* do Distrito de Aricanduva, que fica na margem esquerda do Rio Aricanduva, do lado oposto ao Shopping Leste Aricanduva. A estação *Aricanduva*, portanto, poderia adotar outro nome, como, por exemplo, Júlio Colaço, tradicional ligação viária em demanda da Penha.

O segundo caso aqui selecionado de impropriedade excepcional na denominação das estações envolve o nome *João Dias*, que foi recentemente atribuído à nova estação da Linha 9 Esmeralda. Construída em tempo recorde, e durante a pandemia de Covid, a estação fica junto à Marginal Pinheiros, a 700 m do cruzamento com a ponte e avenida João Dias. Ocorre que, do outro lado do rio Pinheiros, há um grande terminal de ônibus chamado, apropriadamente, *João Dias*, porque está no meio da avenida homônima. No mesmo local está a estação *Giovanni Gronchi*, cujo nome poderia ter sido mudado para João Dias assim que o Metrô assumiu a Linha 5 Lilás, construída pela CPTM. O próprio estudo realizado recomendava o nome *João Dias*.

Se faltou protagonismo ao Metrô, em 2002, teria faltado atenção à CPTM ou à Secretaria dos Transportes Metropolitanos ao aprovar para a nova estação da Linha 9 Esmeralda um nome já utilizado nas proximidades e integrado a outra estação da RMT.

O mapa da Figura 11 mostra os trechos das linhas 5 Lilás e 9 Esmeralda em que se situam o terminal e a estação *João Dias* e a estação *Giovanni Gronchi*.

²³ Em 1953 começou a operar uma das linhas mais tradicionais da CMTC (atual SPTrans), a Penha-Lapa (e não *Penha de França-Lapa*); a rua Coronel Rodovalho, antigo eixo comercial, tem o nome popular de Ladeira da Penha (e não *Ladeira de Penha de França*); o mais tradicional clube do bairro foi fundado em 1930 com o nome de Clube Esportivo da Penha (e não *de Penha de França*). O maior centro de compras do distrito e da região é o Shopping Penha, a Subprefeitura local é da Penha, há o Centro Cultural da Penha, o SENAC Penha e o Mercado Municipal da Penha...

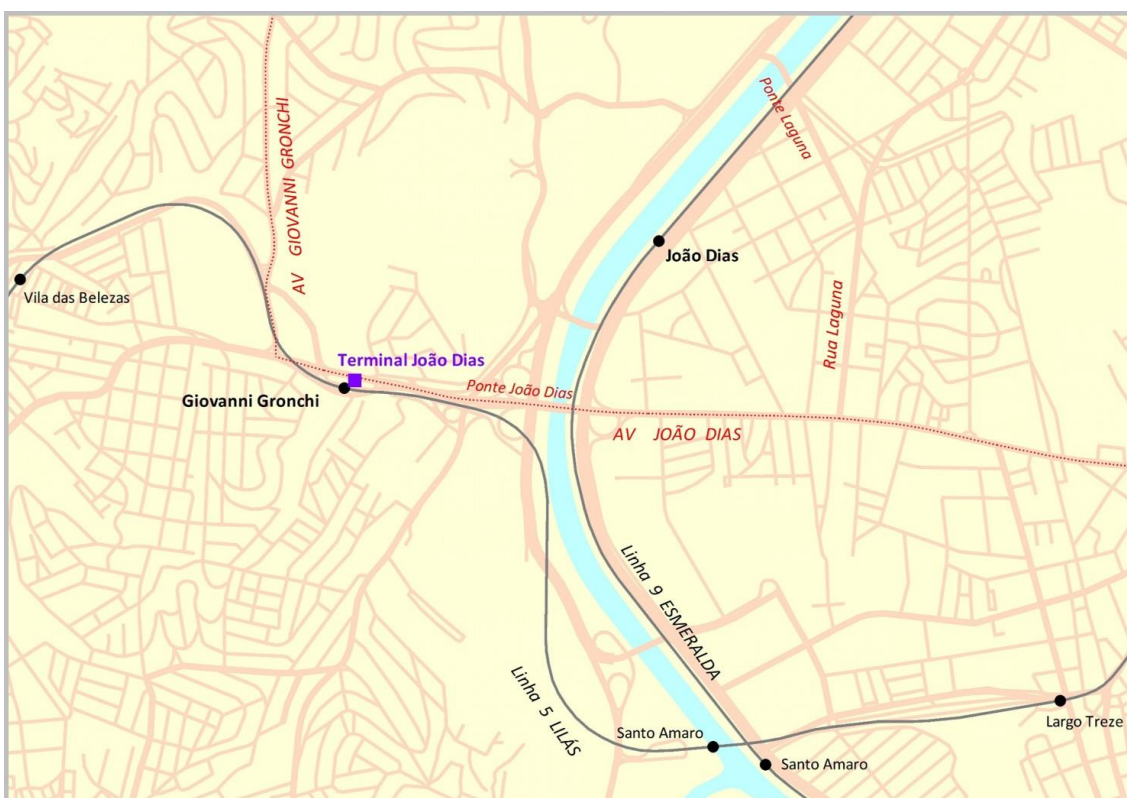


Figura 11 - Avenida João Dias, terminal de ônibus João Dias e estação João Dias. As linhas 5 Lilás e 9 Esmeralda passam por Santo Amaro, e ambas cruzam uma de suas vias mais tradicionais - a avenida João Dias, que atravessa o rio Pinheiros e se prolonga com o nome de Estrada de Itapeverica, no distrito do Jardim São Luís. Em seu trecho final foi construído o grande terminal de ônibus João Dias. A estação de metrô ali construída recebeu o nome de Giovanni Gronchi - o primeiro equívoco. O segundo equívoco foi denominar João Dias a estação da linha 9 Esmeralda, do lado oposto do rio.

O Terminal João Dias foi inaugurado em 1996, enquanto a Linha 5 Lilás iniciou suas operações em 2002. E o nome *Giovanni Gronchi*, de difícil leitura, tinha sido indicado como *não recomendável* no citado relatório do Metrô de 2000; assim, cabe à estação da Linha Lilás o nome João Dias. Nas normas de denominação da CPTM, por sinal, especifica-se que “g - estações de integração entre duas ou mais linhas devem ter o mesmo nome [...] inclusive quando integradas a estações e terminais dos demais modais de transporte [...]”.

Para a nova estação da Linha 9 Esmeralda, recém-inaugurada, há que se adotar outra denominação, para que o usuário da Rede não se confunda. A opção mais apropriada, em consonância com as normas adotadas pelo Metrô e pela CPTM, pode ser Várzea de Baixo, o nome original do entorno. Originalmente industrial, essa área adquiriu novas feições, e permanece como referência de bairro entre a rua Laguna e a Marginal Pinheiros.

O esperado protagonismo

Se tomarmos o início da operação do Metrô como seu marco inicial, a Rede Metropolitana de Transporte da RMSP está prestes a completar 50 anos. Sua importância na mobilidade e integração regional é inegável, dispensando-se a exibição de números, como quantidade de pessoas transportadas, distância total das viagens diárias ou no acumulado de cinco décadas, valor monetário investido nas obras e na manutenção, total de postos de trabalho na operação, etc.

A inauguração da atual Linha 1 Azul, *Norte-Sul* em 1974, impactou fortemente os paulistanos de então. Por décadas o novo serviço de transporte foi avaliado como o melhor serviço público de São Paulo. Por outro lado, não se pode negar o esforço da CPTM - sucessora do segmento paulista da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), em sua trajetória para equiparar-se ao padrão do Metrô. Com número similar de estações, porém distribuídas por uma trama de vias 2,6 vezes maior do que a do Metrô, a CPTM enfrentou diferentes desafios ao longo de apenas duas décadas²⁴.

A entrada de novos operadores, agora também nas linhas CPTM, parece ser o passo mais recente rumo à consolidação da Rede Metropolitana. Neste processo, vale destacar, a comunicação com o usuário é fundamental. Não somente o visual de placas, cores e *lettering* deve ser considerado, mas principalmente as formas ortográficas e a motivação da nomenclatura das estações.

Há um padrão de denominação que se impôs com as primeiras linhas do Metrô. E suas premissas são ratificadas e complementadas pelo rol de normas em vigor na CPTM. Na soma de ambos garante-se a mais adequada nomenclatura, com respeito à geografia, à história e às identidades locais, em formas ortográficas simples e breves, sem homônimas no âmbito da Rede, sem nomes duplos, sem nomes de pessoas ou entidades ou outras motivações alheias ao entorno da estação.

A pesquisa aqui relatada, contudo, revela um volume considerável de estações com denominação desconforme em relação ao padrão. Alguns desses nomes são **herança** das antigas linhas ferroviárias (que passaram a *subúrbio*), outros foram alteradas por **ingerência** indevida na gestão da Rede e outros ainda são decorrentes de **equivocos** no âmbito das próprias operadoras - Metrô e CPTM.

²⁴ Constituída em 1992, a CPTM começou a operar suas linhas apenas em 1994.

O resgate do padrão, recuperando para a RMT a eficácia da denominação simples e relacionada apenas ao seu entorno identitário, requer um esforço institucional das operadoras e da Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos.

Para alguns técnicos consultados não é recomendável mudar os nomes, por conta das despesas e dos transtornos causados aos usuários. No entanto, a cada lei aprovada na Assembleia, sem justificativas nem calendários, impondo à CPTM ou ao Metrô alterações na nomenclatura das estações - e sempre em desacordo com os padrões adotados - os recursos necessários para as alterações aparecem... e a população, em última análise, paga essa conta.

Nossa população tradicionalmente responde bem a mudanças, especialmente quando há diálogo por parte dos agentes públicos e quando são evidentes as melhoras propostas.

Com os ajustes aqui propostos, ganham o Metrô, a CPTM e todas as concessionárias. A percepção da busca permanente de melhorias é fundamental na consolidação da imagem das operadoras junto aos usuários.

Por outro lado, a robustez da empreitada que aqui se sugere para acertar todas as inconsistências da nomenclatura da RMT e a abrangência social de sua implantação, por si só fornecerão sólidos argumentos para rechaçar, juridicamente, futuras ingerências externas. Da mesma forma, resultará em maior visibilidade e reforço do padrão de denominação, assegurando-se assim sua permanência no futuro do transporte metropolitano.

A conjunção de esforços da sociedade paulista, a sinergia que resultou na atual Rede Metropolitana de Transportes, após décadas de esforço técnico, financeiro e político, reforça a auto-estima cidadã dos brasileiros que aqui nasceram, residem ou por aqui passam. No entanto, o melhor serviço público é busca incessante, da sociedade em geral e, cotidianamente, dos servidores; ajustes e aprimoramentos são previsíveis e desejáveis. Nessa linha justifica-se esta exposição, que busca contribuir com a recuperação da identidade geográfica e da simplicidade ortográfica, atributos essenciais para a eficácia dos nomes das estações CPTM e Metrô.

BIBLIOGRAFIA

CAZZOLATO, José Donizete. Os bairros como instância territorial local; contribuição metodológica para o caso de São Paulo. Dissertação de mestrado, Departamento de Geografia da FFLCH, USP, 2005

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - Instrumento Normativo NOR-11-20 - Vigência a partir de 18/09/2020

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - Linha 4 Amarela (Vila Sônia/Luz) - Projeto Funcional - Estudo de Nomenclatura das Estações - 2006 (disponível na Biblioteca Neli Siqueira - Companhia do Metropolitano de São Paulo)

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - Linha 5 Lilás (Capão Redondo/Santo Amaro) - Estudo de Nomenclatura das Estações - 2000 (disponível na Biblioteca Neli Siqueira - Companhia do Metropolitano de São Paulo)

DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral. A dinâmica dos Nomes na cidade de São Paulo 1554-1897 (Prefácio). Annablume. São Paulo, 1997

FLAVIO LUIZ JABBUR FERREIRA - arquiteto do Metrô. Entrevista concedida em fevereiro de 2021.

MORITA, Geni; FERREIRA, Flávio Luiz Jabbur. Denominação das estações de Metrô - sua importância como signficante de referencial urbano metropolitano. Vitória: 14º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2003 (disponível na Biblioteca Neli Siqueira: *Nome das Estações de Metrô - um patrimônio a preservar*)

NISTI, Clercia Mara de Oliveira - Nomenclatura das estações da CPTM - Metodologia para escolha de nome, custos e as consequências de sua alteração (CPTM T-60) - 2016 (disponível em CPTM)

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Linha 2 Leste* - 1977 (disponível na Biblioteca Neli Siqueira - Companhia do Metropolitano de São Paulo)

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Nomenclatura das estações do Metropolitano de São Paulo: Linha Norte-Sul* - 1972 (disponível na Biblioteca Neli Siqueira - Companhia do Metropolitano de São Paulo)

www.dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br

www.estacoesferroviarias.com.br

www.cptm.sp.gov.br

www.metro.sp.gov.br

www.sptrans.com.br