

As práticas sociais da mobilidade e o espaço público no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara

The mobile practices and the public space in the surroundings of Jardim Helena-Vila Mara Station

Las prácticas sociales de la movilidad y el espacio público en torno a la Estación Jardim Helena-Vila Mara

Rodrigo Morganti Neres, doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

E-mail: rodrigo.morganti@gmail.com  <http://orcid.org/0000-0002-8043-0515>

Para citar este artigo: NERES, R. M. As práticas sociais da mobilidade e o espaço público no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 185-203, 2025.

DOI 10.5935/cadernosplos.v25n1p185-203

Submissão: 2024-03-31

Aceite: 2024-09-28

Resumo

Este artigo analisa a Estação Jardim Helena-Vila Mara, localizada na zona leste do município de São Paulo, com base na sua condição de centro do bairro e tem por objetivo investigar como esse lugar se constitui a partir do uso cotidiano dos espaços públicos do seu entorno, sobretudo pelos passageiros do transporte sobre trilhos. Este trabalho visa contribuir para os estudos das estações ferroviárias ao abordá-las como um local público dinâmico



Este artigo está licenciado com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional

CADERNOS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

v. 25 n. 1 JAN./JUN. 2025 • ISSN 1809-4120

<http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau>

DOI 10.5935/cadernosplos.v25n1p185-203

185

que, em relação com a cidade, recebe as práticas sociais das pessoas em movimento. Com isso, este artigo incorpora, nas análises das estações ferroviárias, a experiência dos passageiros em seus deslocamentos habituais, valorizando a mobilidade como uma faceta indispensável da vida urbana contemporânea.

Palavras-chave: Práticas sociais da mobilidade; Espaços públicos; Estação Jardim Helena-Vila Mara.

Abstract

This article analyzes Jardim Helena-Vila Mara Station, located in the east of the city of São Paulo, based on its condition as the center of the neighborhood. It aims to investigate how this place is constituted based on the daily use of the public spaces in its surroundings, especially by rail transport passengers. This work contributes to the study of railway stations by approaching them as a dynamic public place that, in relation to the city, receives the mobile practices. Therefore, this article includes in the analysis of railway stations the experience of commuters, valuing mobilities as an indispensable dimension of contemporary urban life.

Keywords: Mobile practices; Public spaces; Jardim Helena-Vila Mara Station.

Resumen

Este artículo analiza la Estación Jardim Helena-Vila Mara, ubicada en la zona este de la ciudad de São Paulo, a partir de su condición de centro del barrio y tiene como objetivo investigar cómo se constituye este lugar a partir del uso cotidiano de los espacios públicos en su entorno, especialmente por parte de los pasajeros del transporte ferroviario. Este trabajo contribuye al estudio de las estaciones de ferrocarril abordándolas como un lugar público dinámico que, en relación con la ciudad, recibe las prácticas sociales de las personas en movimiento. Por lo tanto, este artículo incluye en el análisis de las estaciones ferroviarias la experiencia de los pasajeros en sus desplazamientos habituales, valorando la movilidad como una dimensión indispensable de la vida urbana contemporánea.

Palabras clave: Prácticas sociales de movilidad; Espacios públicos; Estación Jardim Helena-Vila Mara.

INTRODUÇÃO

Os deslocamentos urbanos ocorrem por meio de uma sucessão de fatos corriqueiros, habituais, regulares, repetitivos e até banais. Observar a experiência dos passageiros nessas situações com o devido rigor valoriza a dimensão da circulação como algo intrínseco da vida urbana contemporânea e permite ampliar as repercussões da mobilidade nas relações sociais.



Considerar as pessoas em movimento pelos espaços das infraestruturas de transporte como as estações ferroviárias possibilita abordar como as pessoas se comportam nos espaços, quais relações sociais estabelecem entre si quando estão em movimento e quais as formas de vivenciar o tempo e o espaço durante o ato de se deslocar.

Nesse sentido, as estações ferroviárias são locais públicos do cotidiano em que a mobilidade acontece como faceta fundamental da vida urbana e das relações sociais¹. O foco no uso dos espaços das estações ferroviárias pelas pessoas abre uma possibilidade de estudo entre as múltiplas dimensões da relação entre infraestrutura de transporte e cidade – no caso deste artigo, a relação entre estação ferroviária e o espaço público do entorno.

Essa relação é intrínseca às estações ferroviárias, pois, como elementos que participam ativamente da dinâmica de transporte, são pontos de acesso ao sistema de trens urbanos e locais de transferência entre os modos de transporte. As estações atuam também na dinâmica urbana, visto que se qualificam como locais específicos da cidade que, em estreita relação com os espaços públicos ao seu redor, fomentam usos diversos e atraem uma quantidade considerável de pessoas.

Sob essa perspectiva, este artigo analisa a Estação Jardim Helena-Vila Mara, localizada no Itaim Paulista, extremo leste da capital paulista, como um local público dinâmico que está intimamente associado aos espaços públicos e à vida urbana do entorno. Sua condição como ponto de convergência é decorrente da sua importância como infraestrutura de transporte essencial para os deslocamentos dos moradores da região e, consequentemente, das outras atividades que se aglutinam ao seu redor. Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é destacar como a construção desse lugar ocorre por meio das práticas sociais dos passageiros em seus deslocamentos rotineiros que se espalham da estação para os espaços públicos do entorno.

O estudo foi conduzido por meio de visitas que permitiram a observação das práticas sociais da mobilidade na estação e nos espaços públicos adjacentes. Foram realizadas duas visitas em dias úteis, entre 7 e 18 horas. Optou-se por esses dias e horários para que a análise mostrasse a estação e seu entorno como um lugar dinâmico, constituído por diferentes ritmos criados pelas pessoas circulando em diferentes momentos. Sendo assim, a análise abarcou os períodos de maior movimento no início da manhã e no final da tarde, mas também o comportamento menos intenso em outros horários ao longo do dia. Os resultados estão apresentados em relatos das situações identificadas, acompanhados de fotos que retratam as principais práticas sociais.

¹ Essa é a hipótese da tese de doutorado que originou este artigo e que tem como título *Estações ferroviárias de São Paulo: locais públicos da mobilidade*, orientada pela Profa. Dra. Fernanda Fernandes da Silva e defendida pelo autor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) em 2023. O estudo de caso da Estação Jardim Helena-Vila Mara está no capítulo 8 da tese.



Os espaços e as práticas da mobilidade

Direcionamentos teóricos recentes das ciências sociais e humanas permitem ampliar as abordagens acerca do conceito de mobilidade buscando compreendê-lo a partir dos complexos processos sociais que estão envolvidos e não apenas como possibilidade de deslocamento numericamente quantificável – método determinista adotado tradicionalmente nos estudos de transporte.

O sociólogo britânico John Urry é o articulador inicial desse esforço teórico e metodológico, denominado novo paradigma das mobilidades (*new mobilities paradigm*), que se difundiu desde o início do século XXI em um conjunto de pesquisas sobre mobilidade em diversas disciplinas, abordagens e contextos geográficos.

Ainda que amplo em seus métodos e objetivos, o campo de pesquisa desses estudos parte da observação do crescente movimento de pessoas, objetos e informações em todas as escalas. Assume também a importância desses deslocamentos, sejam eles físicos ou virtuais, como elementos fundamentais para compreender as práticas contemporâneas, cujas consequências se refletem na vida das pessoas.

Segundo Urry (2007), esse novo paradigma permite compreender o mundo social como uma ampla gama de práticas econômicas, sociais e políticas, infraestruturas e ideologias que envolvem, implicam ou restringem vários tipos de movimento de pessoas, objetos e informações.

Urry (2007) defende que a proliferação de deslocamentos impulsionada pelos novos sistemas de mobilidade não é em si tão significativa quanto as relações sociais que esses meios produzem. Para o sociólogo, as relações sociais entre as entidades em circulação são cruciais, pois ocorrem em lugares determinados, envolvem diversas conexões, se dão em deslocamentos de variadas distâncias, amparadas por meios mais ou menos rápidos e dependentes ou não de movimentos físicos.

Ainda de acordo com Urry (2007), trata-se de um esforço de interpretação das ciências sociais e humanas de compreender o aumento da quantidade e da complexidade dos deslocamentos no mundo contemporâneo mobilizando análises que eram historicamente estáticas, fixas e preocupadas com estruturas sociais não espaciais.

A abordagem proposta por Urry tem como foco as espacializações móveis, ou seja, configurações espaciais que são determinadas pela contínua ação dos deslocamentos. Como resumem Freire-Medeiros e Lages (2020) ao interpretarem o propósito do novo paradigma das mobilidades, trata-se de uma guinada epistêmica que evita tanto o “fetichismo do movimento”, ao não cair na romantização da fluidez e do nomadismo, quanto o “fetichismo espacial” de noções como território fixo.



Como reforçam os geógrafos Alves, D'Antona e Marandola Junior (2020), o novo paradigma das mobilidades não se enquadra como uma nova teoria a ser aplicada em substituição a outras, mas trata-se de um esforço teórico e metodológico que reúne as abordagens presentes nas diversas disciplinas das ciências sociais e humanas. Nesse sentido, não se qualifica como um *corpus* teórico em si, mas como um direcionamento ou um novo mote que permite pensar e compreender o mundo de determinado modo e sob certas premissas. Freire-Medeiros e Lages (2020) também destacam esse aspecto ao se referirem ao novo paradigma das mobilidades como uma perspectiva analítica que, por sua vez, não se atém a um objeto ou a uma escala específica, tampouco é domínio exclusivo de uma corrente teórica ou de um campo disciplinar.

Em texto seminal que cunhou a expressão, Sheller e Urry (2006) destacam o teor transdisciplinar do novo paradigma que em essência resulta de uma lente de interpretação transversal focada na mobilidade como produto da interação entre diferentes disciplinas, teorias, métodos, questões e soluções. Para eles, não há uma defesa de uma nova narrativa em favor da mobilidade ou fluidez, sequer uma descrição totalizante ou redutiva do mundo contemporâneo, mas um esforço que sugere um conjunto de questões, teorias e metodologias resultantes da colaboração transdisciplinar entre sociologia, geografia, história e antropologia, e que vem se alastrando para outras disciplinas.

Em resumo, o novo paradigma das mobilidades busca colocar a mobilidade e suas implicações sociais, econômicas, culturais e políticas no centro das análises, repercutindo o amplo alcance que o papel do movimento de pessoas, ideias, objetos e informações possui na vida social. Refere-se então a um amplo projeto de estabelecer pesquisas orientadas pelo movimento.

Em meio a esse amplo alcance, dois aportes teóricos tratados a seguir são fundamentais para a análise pretendida por este artigo acerca da relação entre a Estação Jardim Helena-Vila Mara e o espaço público do entorno a partir do uso dos passageiros: a necessidade de espaços relativamente fixos para a concretização dos fluxos e o conceito de práticas sociais da mobilidade como relação entre os corpos em movimento com as várias tecnologias, sistemas e espaços que envolvem os deslocamentos.

Os espaços de concretização dos fluxos

Contrariando uma interpretação superficial de que as mobilidades implicam e evocam apenas qualidades de movimento, fluxo, dinamismo e velocidade, os pesquisadores do novo paradigma das mobilidades enfatizam que as mobilidades dependem de uma ampla gama de sistemas que são, em sua maioria e ao menos em parte, imóveis. Embora parte principal do interesse de pesquisa se concentre no que se move, reiteram que deve haver também uma preocupação com as infraestruturas que permitem a mobilidade.



Sheller e Urry (2006) apontam que o estudo das mobilidades no âmbito do novo paradigma das mobilidades deve considerar também essas infraestruturas imóveis que permitem e organizam o fluxo intermitente de pessoas, objetos e informações. Como os fluxos necessitam delas para se concretizar, afirmam que há uma relação direta entre mobilidades e materialidades.

Para representar a importância da presença física dessas infraestruturas, Hannam, Sheller e Urry (2006) utilizam a figura dos ancoradouros (*moorings*). Evocam, com isso, um sentido de fixidez espacial à noção de mobilidade e aos sistemas de mobilidade. Para eles, o funcionamento desses sistemas necessita de amarrações espaciais, infraestruturais e institucionais que configuram e viabilizam as mobilidades. Urry (2007), ao tratar dessa amarração física, denomina esses espaços de plataformas imóveis.

Tais sistemas de mobilidade possuem, portanto, elementos físicos com uma materialidade relativamente estática que estabelecem amarrações espaciais em determinados lugares. Na maioria das vezes, são elementos espacialmente fixos, mas, como lembram Sheller e Urry (2006), seus atributos são apenas relativamente rígidos, uma vez que são reconfigurados de modo incessante, de forma contingente e complexa pelas ações das pessoas, pela circulação de objetos e pela atuação de máquinas.

Além disso, essas infraestruturas são cada vez mais interdependentes e integradas, organizadas como nós de uma complexa rede de serviços de circulação que se adaptam e evoluem uma em relação à outra, de modo que algumas se expandem e se multiplicam, enquanto outras podem, com o tempo, diminuir sua importância em termos de alcance e impacto ou até mesmo deixar de existir. Nesse sentido, estão também em constante movimento entre si.

Os espaços que concretizam os fluxos não são, portanto, independentes daqueles que os visitam. São dinâmicos, estão em transformação, que podem ser lentas ou rápidas, com menores ou maiores implicações, a partir de relações com agentes humanos e não humanos. São relacionais, existem sempre em relação a pessoas, objetos e máquinas que neles atuam. São híbridos que unem materialidades e mobilidades e combinam objetos, tecnologias e sociabilidades (Sheller; Urry, 2006).

Como resume precisamente Urry (2007), todos os lugares e especialmente aqueles voltados à mobilidade não são imutáveis, dependem em parte das práticas que neles ocorrem ao longo do tempo. Em transformações sucessivas, espaços e práticas estão ligados de maneiras excepcionalmente complexas e diversas. Nesse sentido, em vez de serem vistas comumente como algo que erode a sensação de pertencimento, as mobilidades e as práticas reinterpretam e adicionam novos sentidos aos espaços como instâncias dinâmicas.



As práticas sociais da mobilidade

O geógrafo Tim Cresswell, em um contexto mais afeito à sua disciplina, contribui para os estudos do novo paradigma das mobilidades ao vincular com mais profundidade a mobilidade à problemática espacial e às práticas sociais.

Destacando a importância da investigação do conteúdo dos deslocamentos, Cresswell (2006) trata-os tanto em sua ordem qualitativa, ética e política quanto com o enfoque quantitativo, utilitário e prático. Em sua abordagem, a mobilidade vista como mero deslocamento de A a B pode ser equiparada ao conceito abstrato de espaço, aparentemente natural e desprovido de significado, história e ideologia. Ao passo que a mobilidade, imbuída do seu conteúdo como prática social, pode ser o equivalente do conceito de lugar como instância dinâmica repleta de significado e poder.

O conteúdo dos deslocamentos que Cresswell (2006) menciona é esmiuçado com mais precisão quando se refere à mobilidade como movimento socialmente produzido em três momentos relacionais: movimento, representação e prática.

Em primeiro lugar, trata a mobilidade como um fato bruto, observável e mensurável de uma realidade empírica. Um movimento passível de análise que é utilizado como dado da realidade por profissionais que atuam no planejamento de transporte. Nessa dimensão, aproxima-se do movimento puro e é mais abstrato (Cresswell, 2006).

Em segundo lugar, a mobilidade é uma representação que capta e comunica um sentido por meio da produção de significados. Trata-se de ideias acerca dos movimentos que são transmitidas por meio de um conjunto diversificado de estratégias representacionais que vão do cinema ao direito, da medicina à fotografia, da literatura à filosofia. Assim, o fato bruto de se deslocar de A a B torna-se, por exemplo, sinônimo de liberdade, de transgressão, de criatividade, entre outros (Cresswell, 2006).

Por fim, deslocar-se é uma prática irredutivelmente experienciada, vivenciada e corporificada. É uma forma de estar no mundo. A maneira de andar, por exemplo, diz muito sobre a pessoa, que pode estar triste, apaixonada, feliz ou com outro sentimento e varia de acordo com o estado de espírito do momento (Cresswell, 2006).

Em vista dessa perspectiva, Cresswell (2006) insiste que, para compreender o significado da mobilidade, é preciso considerar a interface entre a materialidade de corpos físicos movendo-se através de espaços com características igualmente materiais e as figuras movendo-se por meio de imagens representacionais. As formas de se mover estão, portanto, intimamente ligadas aos significados dados à mobilidade por meio da representação, ao passo que as representações da mobilidade também são baseadas nas maneiras como a mobilidade é praticada e corporificada.



Referindo-se à teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre, os três momentos relacionais propostos por Cresswell devem ser avaliados em conjunto e em relação entre si a partir de processos dialeticamente interconectados. Assim como a estrutura triádica de Lefebvre, a interpretação de Cresswell da mobilidade se baseia em três conceitos que não devem se negar para gerar um terceiro. Apesar de distintos entre si, eles existem em interação, em conflito ou em aliança, mas não se reconciliam em uma síntese. Assumem igual importância e tomam uma posição semelhante em relação aos outros. Se um deles é excluído, os outros dois perdem sentido.

O reconhecimento das práticas, presente na interpretação de Cresswell (2006), e a necessidade dos espaços para a concretização das mobilidades, defendida por Hannam, Sheller e Urry (2006), são as bases teóricas para a análise da relação entre a Estação Jardim Helena-Vila Mara e o espaço público do entorno, sobretudo ao destacarem a conexão entre mobilidade, materialidade e práticas sociais na conformação desse lugar a partir do uso cotidiano. Com essa abordagem, enfatizam-se tanto a questão espacial quanto uma análise das práticas sociais dos indivíduos que frequentam a estação.

O espaço público e as práticas sociais na Estação Jardim Helena-Vila Mara: o centro do bairro

A Estação Jardim Helena-Vila Mara está localizada no Itaim Paulista, extremo leste do município de São Paulo. Distante aproximadamente 25 quilômetros do núcleo central do município, essa região é um retrato contundente de como se deu o processo de ocupação da metrópole paulista amparado pelo padrão periférico de urbanização. Padrão que obrigou grande parte da população de menor renda a se instalar nas porções mais afastadas da cidade que concentram atualmente alta densidade habitacional, sem quantidade de empregos equivalente e que não dispõem de infraestrutura e serviços urbanos adequados ao grande contingente populacional.

Até o início do século XX, o Itaim Paulista era uma localidade predominantemente rural e pouco relevante para o município. A implantação, na década de 1920, da ferrovia e da antiga Rodovia São Paulo-Rio de Janeiro foi crucial para alterar esse quadro e promover o desenvolvimento da região que se deu com forte intensidade a partir de 1950.

Na segunda metade do século XX, a ocupação urbana, que até então era escassa, com loteamentos desarticulados e distantes da estação, deu lugar a um populoso subúrbio residencial de classes de baixa renda com residências e arruamentos que se espalharam pelos vazios existentes e que, diferentemente do que ocorreu em alguns bairros vizinhos, não recebeu indústrias de grande porte (Langenbuch, 1971).



Ao avançar rápida e desordenadamente por meio de loteamentos, conjuntos habitacionais e ocupações irregulares às margens dos diversos cursos d'água, a urbanização não veio acompanhada de empregos, infraestrutura e serviços urbanos suficientes para os moradores da região.

Para a mobilidade dos habitantes, esse processo gerou um sistema viário desarticulado e insuficiente, com poucas vias arteriais. As alternativas de transporte coletivo de média e alta capacidades, por sua vez, eram e permanecem escassas, restritas ao transporte ferroviário de passageiros. O resultado é uma dificuldade de circulação, tanto internamente quanto com a distante área central do município.

Apesar das deficiências, a região do Itaim Paulista hoje está consolidada e possui oferta razoável de comércio e serviços, ainda que os empregos se mantenham numericamente baixos. Nesse contexto urbano marcado pela ocupação residencial das classes de menor renda, foi inaugurada, em 2008, a Estação Jardim Helena-Vila Mara na Linha 12-Safira, operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Como parte da ampliação do atendimento ferroviário na região leste da capital a partir da década de 2000, a parada ofereceu maior acessibilidade aos moradores. Antes disso, eles precisavam se deslocar internamente na região até a Estação Itaim Paulista, inaugurada na década de 1920, para acessar os trens.

Portanto, a estação não tem em seu histórico o papel de estimular a ocupação do entorno após a sua implantação, como ocorreu com a Estação Itaim Paulista e outras tantas da Região Metropolitana de São Paulo. No entanto, apesar de ter sido inaugurada há pouco mais de 15 anos, um período relativamente curto para o desenrolar dos processos urbanos e para a longa vida útil das infraestruturas de transporte, a estação possui um papel fundamental para o entorno.

Ao se inserir em um contexto urbano consolidado, a estação reforçou importantes eixos viários próximos e concentrou comércio e serviços no seu entorno imediato. Seus dois acessos, um ao sul e outro ao norte da ferrovia, permitem também a transposição dos trilhos para os moradores da região (Figuras 1 e 2).



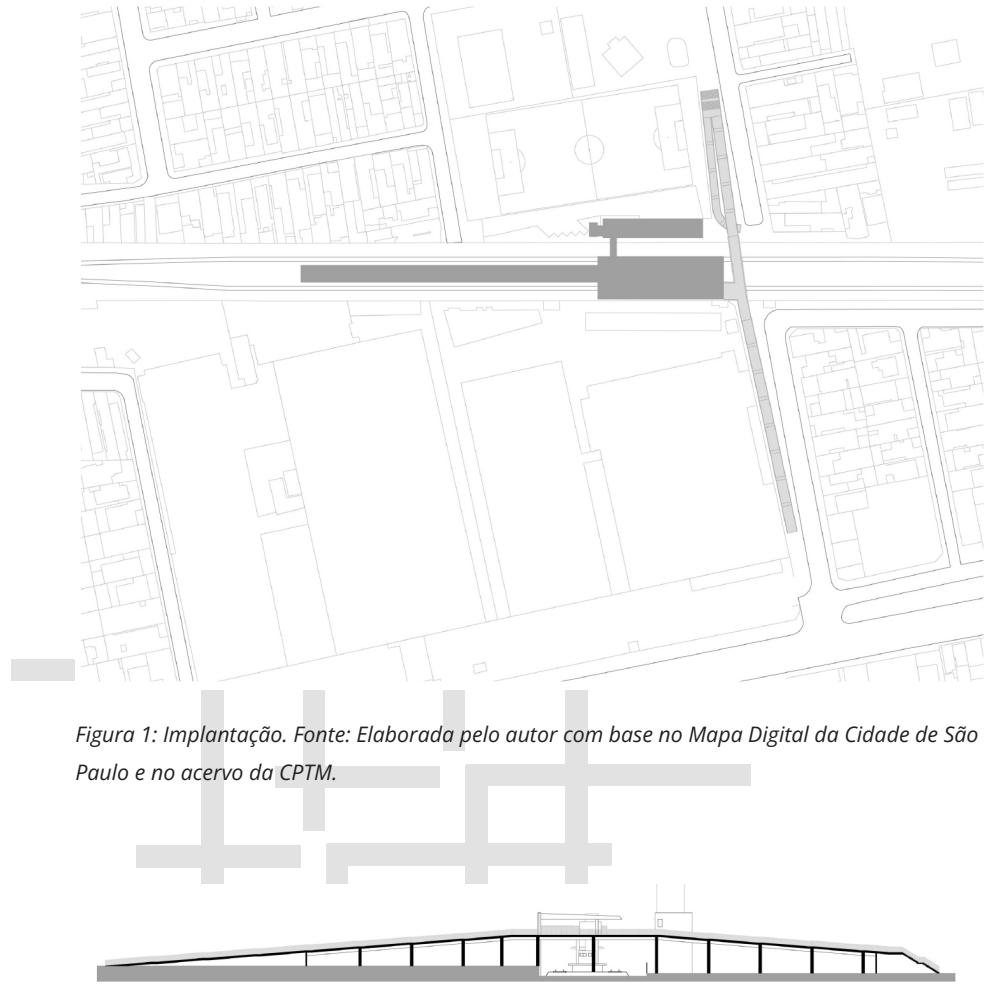


Figura 1: Implantação. Fonte: Elaborada pelo autor com base no Mapa Digital da Cidade de São Paulo e no acervo da CPTM.

Figura 2: Corte transversal. Fonte: Elaborada pelo autor com base no acervo da CPTM.

A estação se firmou como local de convergência. Para ela, se direcionam muitas pessoas que, se não utilizam o transporte público, fazem a transposição da via férrea através da passarela de acesso à estação. No entanto, a dinâmica urbana, a característica dos espaços públicos e a natureza das práticas sociais da mobilidade no entorno da estação variam nas duas margens da ferrovia.

A dinâmica urbana é mais intensa no entorno ao sul da estação e está muito relacionada às atividades que acontecem na Avenida Marechal Tito (antiga Rodovia São Paulo-Rio de Janeiro) que é a principal via arterial da região e faz a ligação com São Miguel Paulista e com os municípios vizinhos de Itaquaquecetuba, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes. O movimento de veículos e ônibus é intenso, e, ao longo dela, estão concentrados os principais estabelecimentos comerciais da região, muitos deles de grande porte.



Por conta da importância da Avenida Marechal Tito para a região e pelos passageiros que chegam pelos ônibus que circulam por ela, o acesso sul da estação é um pouco mais utilizado que o da margem norte. Ele acontece por uma longa rampa descoberta de 4 metros de largura que está situada em um terreno estreito, entre o lote vizinho ocupado por um atacadista e a calçada da Rua São Gonçalo do Rio das Pedras. Os sucessivos lances da rampa ocupam praticamente toda a extensão de 120 metros entre a avenida e a via férrea (Figura 3).



Figura 3: Acesso sul da estação. Fonte: Elaborada pelo autor.

Com essa configuração, a estação fica distante da avenida, sendo visíveis apenas a rampa e o totem que sinaliza a entrada. No entanto, como a rampa é longa, seu início ocorre praticamente perto da avenida, tornando o percurso até a estação bastante suave e direto.

O acanhado espaço formado pela esquina da Rua São Gonçalo do Rio das Pedras com a Avenida Marechal Tito acumula muitas atividades e acaba sendo o local destinado aos que chegam e saem da estação. Nele estão o início da rampa, o ponto de ônibus, as travessias de pedestres, o acesso ao atacadista e alguns trabalhadores informais que vendem produtos em barracas, carrinhos e outras estruturas (Figura 4).





Figura 4: Espaço público acanhado perto do acesso sul. Fonte: Elaborada pelo autor.

O fluxo de passageiros é característico dos movimentos cotidianos que se repetem em dias úteis e são acompanhados de um sentimento de relativa familiaridade, previsibilidade, conforto e segurança decorrente do conhecimento prévio dos locais, percursos e meios de percorrê-los. Por essas razões, o comportamento dos passageiros é majoritariamente irreflexivo, quase automático. Contudo, mesmo sendo corriqueiros, tais comportamentos não deixam de ser importantes nem devem ser menosprezados.

Pela manhã, o embarque é maior e acontece em um ritmo contínuo, sobretudo das pessoas que descem dos coletivos e seguem em direção à estação. Durante o dia, o movimento de pedestres entrando na estação e saindo dela diminui consideravelmente, para se acentuar à tarde, sobretudo após as 17 horas, quando muitos passageiros deixam a estação e seguem em direção à avenida, ocupando praticamente toda a largura da rampa.

A quantidade de vendedores no período da tarde é significativa, atraindo alguns passageiros que desembarcam e consomem algum produto, principalmente alimentos e bebidas (Figura 5). Outras pessoas que saem da estação se dirigem para os comércios do entorno, mas a maioria atravessa a avenida e segue para o ponto de ônibus para prosseguir a viagem até o destino final.





Figura 5: Vendedores perto acesso sul da estação. Fonte: Elaborada pelo autor.

Em resumo, o volume de pessoas que chega e sai da estação por essa margem da ferrovia é considerável, e a diversidade de atividades que ali acontece é relevante. Todavia, o movimento de veículos e ônibus é intenso, o tempo do semáforo é insuficiente para os pedestres atravessarem as seis faixas de rolamento da avenida, e as calçadas são estreitas. Devido a essas características, o fluxo de ônibus e carros acaba prevalecendo, enquanto os pedestres, desfavorecidos, ficam restritos a pequenos espaços (Figura 6).



Figura 6: Travessia de pedestres. Fonte: Elaborada pelo autor.

A dinâmica ao norte é menos intensa, mas não é desprezível. Pelo contrário, enquanto ao sul o fluxo de veículos na avenida dita o compasso, ao norte são os moradores da Vila Mara, bairro contíguo à estação, que determinam o ritmo em seus deslocamentos a pé e em suas atividades cotidianas. O uso predominantemente



residencial, os comércios voltados para o público local e a ausência de ligações viárias arteriais imprimem uma dinâmica caracterizada pelo cotidiano do bairro.

Predominantemente residencial, a Vila Mara é formada, em sua maioria, por casas térreas e sobrados em lotes pequenos. Entre as moradias majoritariamente ocupadas por classes de menor renda, estão espalhados pequenos comércios que atendem os seus moradores, como cabeleireiros, lanchonetes, bares, pizzarias, mercadinhos, mercearias e oficinas mecânicas. Alguns desses estabelecimentos ocupam a parte frontal dos lotes residenciais e pertencem aos próprios habitantes.

Assim como acontece na porção sul, o acesso à estação está localizado na Rua São Gonçalo do Rio das Pedras. Ela é uma das principais rotas de circulação ao norte da ferrovia. Corta praticamente todo o bairro, distribui parte do fluxo interno de veículos, e por ela passam algumas linhas de ônibus. Concentra ainda parte importante do comércio da Vila Mara, como farmácia, padaria e açougue, sobretudo nas três quadras mais próximas da estação, cujos imóveis são praticamente todos de uso comercial.

O acesso norte da estação é um pouco menos utilizado que o da margem sul. Ele ocorre por uma rampa e uma escada descoberta que estão situadas na quadra adjacente à ferrovia (Figura 7). Essa quadra contém apenas equipamentos públicos e uma área livre arborizada com bancos, academia ao ar livre, pista de *skate* e bicletário. Abriga também escola infantil, clube da comunidade (CDC) com campo de futebol e um ponto de ônibus, cujas linhas fazem a distribuição nos bairros ao norte da estação.



Figura 7: Acesso norte da estação de manhã. Fonte: Elaborada pelo autor.

Diferentemente do que ocorre na margem oposta, o acesso norte acontece em um espaço amplo que recebe uma sequência de barracas de trabalhadores informais que se espalham da escada de acesso até a esquina, formando um



corredor contínuo. Enquanto no sul a maioria dos vendedores usa equipamentos desmontáveis, no norte, as tendas são fixas e permanecem no local durante todo o dia, mesmo quando estão vazias. A quantidade dessas estruturas é considerável, impedindo a visualização, a partir da esquina, do totêm que sinaliza a entrada da estação, da escada e da rampa de acesso, mas mantendo a vista parcial para a estação ao fundo.

O comportamento dos passageiros é bastante similar ao encontrado no acesso sul, predominando aqueles habituados aos espaços da estação. O embarque dos passageiros no acesso norte também é maior de manhã. A maioria chega a pé, poucos descem dos ônibus ou são deixados por carona. Nesse período, poucos vendedores oferecem seus produtos nas barracas. Durante o dia, o movimento de pessoas diminui, mas não chega a cessar, há sempre pessoas circulando em direção à estação ou aos comércios. A quantidade de pessoas se acentua novamente à tarde, sobretudo após as 17 horas, quando a maioria desembarca da estação, desce a rampa e a escada.

À tarde, a maioria das pessoas segue a pé em direção ao bairro, poucos aguardam no ponto de ônibus ou esperam carona ou carro de aplicativo. Os passageiros se deslocam pelo corredor formado pelas barracas, que fica estreito para a quantidade de pessoas. Acompanhando o movimento mais intenso, os vendedores ocupam quase todas as barracas que de manhã estavam vazias. Alguns vendem roupas, outros eletrônicos e uma pequena parte comercializa salgadinhos e bolachas (Figura 8). Além das barracas, um vendedor espalha acessórios de celular nos corrimãos da escada da estação, e uma barraca de pastel é montada na esquina.



Figura 8: Pessoas circulando entre as barracas. Fonte: Elaborada pelo autor.

A quadra com equipamentos também é importante para a dinâmica do lado norte, pois há pessoas que permanecem sentadas nos bancos durante todo o dia (Figura 9). O clube, a pista de skate e a academia ao ar livre são pouco utilizados.



Já o bicicletário é bastante frequentado por passageiros da estação, mas não traz muito movimento durante o dia, pois os ciclistas deixam as bicicletas de manhã, vão para o trabalho e retornam após o expediente para buscá-las. Ele está quase sempre lotado, e, como a rotatividade é baixa e a quantidade de vagas é insuficiente, apenas os passageiros que chegam bem cedo conseguem estacionar a bicicleta. Aqueles que não conseguem guardar a bicicleta no espaço interno amarram-na em grades, postes e árvores ao redor do bicicletário. O grande número de bicicletas encontradas nessa situação indica que elas são um meio de transporte importante para a região.

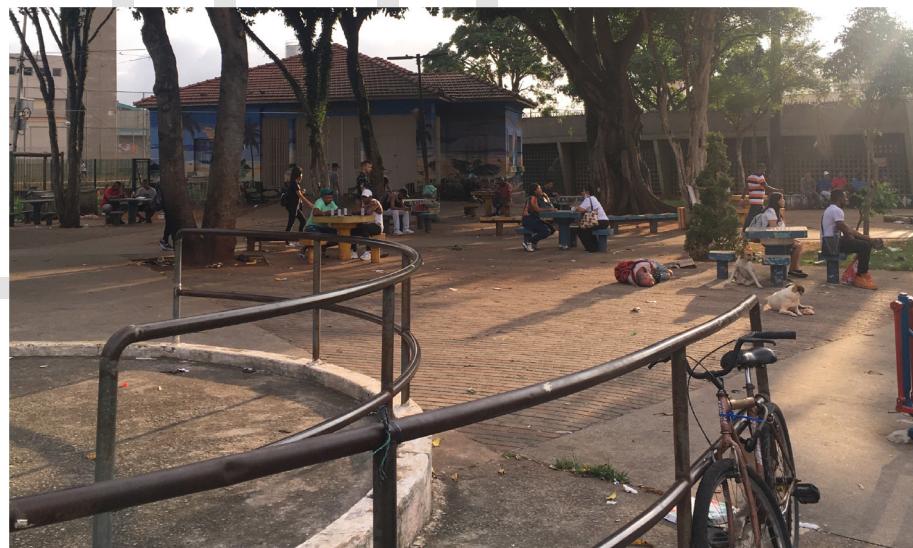


Figura 9: Pessoas sentadas na quadra adjacente à estação. Fonte: Elaborada pelo autor.

Outro fator que ajuda a movimentar o entorno durante todo o dia é a função de travessia pública que a estação possui. Como a dinâmica é intensa em ambos os lados da ferrovia, muitos que utilizam a rampa e a escada fixa não acessam o transporte público, apenas fazem a transposição da via férrea.

Diferentemente do fluxo de entrada e saída da estação que tem picos que seguem os horários de embarque e desembarque dos passageiros, a travessia da ferrovia ocorre em menor quantidade e em um ritmo constante durante todo o dia. Sempre há pessoas fazendo esse trajeto, e, em vários momentos do dia, o ponto central da travessia, próximo ao portão que delimita o acesso à estação, torna-se um local de encontro para os moradores, oferecendo uma vista privilegiada do entorno (Figura 10).



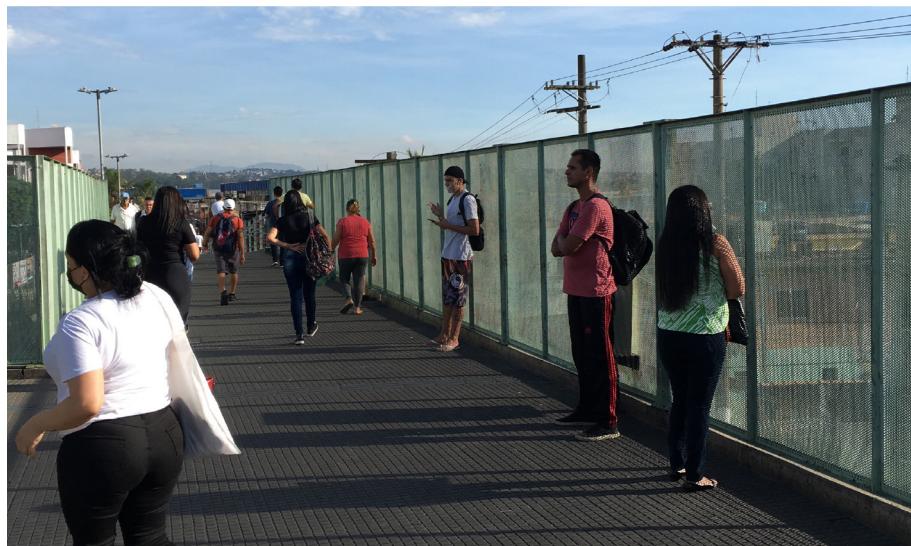


Figura 10: Local de encontro na travessia pública de pedestres. Fonte: Elaborada pelo autor.

A presença da estação, a importância da Rua São Gonçalo do Rio das Pedras para o bairro e a concentração dos equipamentos públicos e de comércio tornam o entorno imediato da estação um centro vital para os moradores da Vila Mara. São eles a maioria dos que utilizam o acesso norte e embarcam na estação. Desse modo, por conta das características apresentadas e de forma oposta ao que ocorre na porção sul, prevalecem os pedestres circulando para transpor a ferrovia, acessando a estação, fazendo compras no comércio ou apenas permanecendo sentados nos bancos.

Como visto, a dinâmica e o ritmo dos pedestres são distintos no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara. Ao sul, predomina a circulação de carros e ônibus na Avenida Marechal Tito. São muitos pedestres concentrados no acanhado espaço do acesso à estação que acabam obliterados pela larga avenida e pelo intenso fluxo de veículos. Ao norte, prevalece o cotidiano do bairro, com muitos pedestres que caminham em direção aos comércios, chegam e saem a pé da estação ou fazem a transposição da ferrovia.

A análise permite ressaltar também a variação temporal das práticas sociais da mobilidade. Há nuances na rotina cotidiana e na maneira como as práticas sociais se desenvolvem, com movimento constante de pessoas embarcando no início da manhã, uma dinâmica menos intensa ao longo do dia e um acentuado fluxo de passageiros saindo da estação no final da tarde.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Estação Jardim Helena-Vila Mara é uma infraestrutura de transporte essencial, oferecendo uma das poucas alternativas de alta capacidade para a mobilidade dos moradores da região. É também um elemento importante para a dinâmica urbana, pois concentra atividades de comércio e serviços no seu entorno. Com



acesso localizado em uma quadra com diversos equipamentos públicos, torna-se um ponto de convergência que a qualifica como uma estação tipicamente local, muito utilizada pelos moradores.

O cotidiano da estação é marcado pela circulação de pessoas. Em sua maioria, passageiros habituais do transporte ferroviário que embarcam pela manhã e desembarcam ao final da tarde. Esses percursos rotineiros que se repetem em dias úteis são complementados por um fluxo de pessoas que converge do bairro para o entorno da estação por outros motivos, como a transposição da ferrovia para acessar os estabelecimentos comerciais na outra margem dos trilhos. Nesse sentido, o intenso uso que as pessoas fazem da estação e do seu entorno a torna um local importante para a vida urbana.

Diante dessas considerações e sob a perspectiva das práticas sociais da mobilidade, a relação das pessoas com os espaços da estação e do entorno se dá por ações cotidianas ao acessarem os trens, transporem a ferrovia ou se encontrarem na travessia sobre a via férrea.

A relação entre a infraestrutura de transporte e a cidade vai além da mobilidade das pessoas, refletindo a importância da estação como um ponto de convergência no bairro. Isso é evidenciado pela interação dos passageiros com os trabalhadores informais que vendem produtos no entorno da estação, bem como pelas pessoas que compram nos comércios localizados nas proximidades. Desse modo, a Estação Jardim Helena-Vila Mara se relaciona com a cidade como um local público da mobilidade marcado pelo cotidiano do bairro.

Alguns aspectos positivos da arquitetura da estação contribuem para a formação desse espaço como um local público da mobilidade valorizado pelos que por ela circulam. O porte adequado ao gabarito do entorno predominantemente residencial horizontal e a boa visibilidade dos acessos são alguns deles.

A localização do acesso norte em uma quadra com espaços livres e equipamentos públicos também se mostra bastante proveitosa por fortalecer a relação entre mobilidades, práticas sociais e espaços públicos. No entanto, o acesso sul poderia estar situado em um espaço público mais amplo, em vez do terreno limitado onde se encontra atualmente. Além disso, a calçada estreita perto dele não comporta a circulação de pessoas e ainda é prejudicada pelo intenso movimento de veículos da avenida adjacente.

Embora a escala dos espaços públicos adjacentes ao sul da ferrovia não seja adequada para o fluxo de pessoas, de maneira geral a integração da estação com os espaços públicos ao redor é bastante intensa. Ao tomar partido da sua condição como alternativa de transporte de alta capacidade, a Estação Jardim Helena-Vila Mara promove a articulação com o espaço público de múltiplas formas. Nesse sentido, é uma importante infraestrutura de transporte que extrapola sua função primordial de promover o acesso ao sistema ferroviário.



REFERÊNCIAS

ALVES, J. D. G.; D'ANTONA, A. de O.; MARANDOLA JUNIOR, E. J. Quão móveis somos? O New Mobilities Paradigm em questão. *Caderno de Geografia*, v. 30, n. 62, p. 588-611, jul./set. 2020.

CRESSWELL, T. *On the move: mobility in the modern western world*. London: Routledge, 2006.

FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. P. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, n. 123, p. 121-142, 2020.

HANNAM, K.; SHELLER, M.; URRY, J. Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*, v. 1, n. 1, p. 1-22, 2006.

LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

NERES, R. M. *Estações ferroviárias de São Paulo: locais públicos da mobilidade*. 2023. Tese (Doutorado em Projeto, Espaço e Cultura) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, v. 38, n. 2, p. 207-226, 2006.

URRY, J. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press, 2007.

