

## **A praça como fato urbano articulado com o sistema ferroviário: Memória da Praça Santa Cruz em Santo Amaro, São Paulo**

SESSÃO TEMÁTICA: DIMENSÃO HISTÓRICA E PATRIMONIAL DO PROJETO, DO PLANEJAMENTO  
E DA GESTÃO DA PAISAGEM: INDICAÇÃO DO TIPO DE COMUNICAÇÃO - ARTIGO ACADÊMICO  
CIENTÍFICO

Autor 1: Luciana Monzillo de Oliveira/FAU-Mackenzie/luciana.oliveira@mackenzie.br  
Autor 2: Adriana Monzillo de Oliveira/Curso de Arquitetura e Urbanismo-FAAP/amoliveira@faap.br

### **RESUMO**

O texto aborda o tema do espaço livre urbano a partir da discussão sobre o papel representado pela praça no cenário da cidade contemporânea e sua relevância pública que extrapola suas funções inerentes e incontestáveis como elemento recreativo, ambiental, contemplativo e cultural. O objetivo principal é demonstrar que um aprofundamento na pesquisa sobre as origens e o desenvolvimento dos espaços livres públicos podem trazer à tona uma ampliação do significado e da relevância das praças como fatos urbanos (Rossi, 2001) e não apenas como vazios urbanos. O objeto de estudo selecionado é a Praça Santa Cruz, no distrito de Santo Amaro em São Paulo. A pesquisa qualitativa de característica descritiva desenvolveu um estudo de caso único e fundamentou-se em uma investigação de base historiográfica que abrange o período entre o início do século XX até os dias atuais. A partir dos dados levantados foi possível analisar a configuração formal da Praça Santa Cruz e sua relevância histórica vinculada com o desenvolvimento do sistema ferroviário de Santo Amaro. O resultado obtido evidenciou que o processo de inventariação dos espaços livres públicos pode contribuir para valorizar e reafirmar a função histórica e social da praça pública, principalmente nas grandes cidades.

**PALAVRAS-CHAVES:** praça pública; espaço livre; história ferroviária.

### **ABSTRACT**

The text addresses the theme of urban open space through a discussion on the role played by the square in the contemporary city scenario and its public relevance that goes beyond its inherent and indisputable functions as a recreational, environmental, contemplative and cultural element. The main objective is to demonstrate that further research into the origins and development of public open spaces can bring to light an expansion of the meaning and relevance of squares as urban facts (Rossi, 2001) and not just as urban voids. The selected study object is Praça Santa Cruz, in the district of Santo Amaro in São Paulo. Qualitative descriptive research developed a single case study and was based on a historiographical investigation that covers the period from the beginning of the 20th century to the present day. From the data collected, it was possible to analyze the formal configuration of Praça Santa Cruz and its historical relevance linked to the development of the Santo Amaro railway system. The result obtained showed that the process of inventorying public open spaces can contribute to valuing and reaffirming the historical and social function of the public square, especially in large cities.

**KEYWORDS:** public square; public space; railway history.

### **1 INTRODUÇÃO**

As grandes cidades brasileiras têm apresentado problemas vinculados a ocupação territorial tanto em seus centros urbanos quanto em áreas periféricas, que envolvem as questões relacionadas ao sistema viário e mobilidade urbana; déficit habitacional; saneamento e infraestrutura; drenagem; poluição dos seus recursos naturais; poluição sonora e visual. Para



além dessas questões prementes, existem outras demandas que acabam sendo consideradas como secundárias, pois envolvem aspectos culturais e sociais cujo impacto poderá ser sentido a longo prazo. Um desses aspectos refere-se aos espaços livres públicos que conformam o conjunto composto pelos parques, praças, calçadas, vias exclusivas de pedestres e os espaços ajardinados. Além das funções inerentes às suas características estruturantes do solo urbano, permeabilidade do solo, sombreamento, barreiras visuais e aos ventos, contribuição para umidade relativa do ar pela evapotranspiração, abrigo para fauna e flora, assim como a melhoria visual e estética, os espaços livres públicos comportam a dimensão social das cidades como espaços de convivência dos cidadãos. Calliari (2016) aponta essa relação entre espaços livres públicos e vida urbana:

Pode-se dizer que, se por um lado, o espaço público é resultado de determinada visão da sociedade na qual ele está inserido, por outro, ele também ajuda a moldar essa sociedade [...] Dessa maneira, os espaços públicos de determinada cidade são uma manifestação física da importância que essa sociedade atribuiu, ao longo de sua história, à convivência, ao encontro e ao ato de se manifestar (Calliari, 2016, p. 23 e 27).

Segundo Robba e Macedo (2002), dentre as várias tipologias de espaços livres, a praça e a rua consistem nos dois espaços públicos urbanos na escala da cidade que têm desempenhado um papel significativo em termos das relações sociais. Segundo os autores “a praça é, por excelência, um centro, um ponto de convergência da população, que a ela acorre para o ócio, para comerciar, para trocar ideias, para encontros românticos ou políticos, enfim, para o desempenho da vida urbana ao ar livre” (Robba; Macedo, 2002, p.11). Porém, os autores também afirmam que essa função social do elemento urbano da praça não é devidamente identificada e reconhecida: “A praça brasileira como figura urbana é praticamente desconhecida em sua essência tanto por seus usuários como criadores, sejam eles arquitetos, engenheiros, técnicos diversos, curiosos e outros mais” (Robba; Macedo, 2002, p.11). Para responder essa questão sobre qual a essência e o papel da praça no cenário brasileiro, Robba e Macedo (2011) realizaram uma extensa pesquisa de inventariação e registro de mais de 200 praças, largos e vias exclusivas para pedestres no território nacional. Os resultados divulgados no livro *Praças Brasileiras*, publicado em 2011, trouxe uma importante reflexão sobre a função histórica e social dos espaços livres nas cidades brasileiras preenchendo um vazio no acervo memorialístico das origens, formação e desenvolvimento conceitual e estético desses ambientes urbanos.

Alex (2008), por sua vez, contribuiu com as discussões sobre as praças urbanas brasileiras, com enfoque nas consequências geradas pelas alterações sofridas nos espaços livres públicos em função de um objetivo inicial de modernização e adaptação destes às demandas contemporâneas, muitas vezes levando a consequências extremas de indução ao não-uso desses elementos urbanos, além do apagamento de sua memória original. Em seu livro *Projeto da Praça: convívio e exclusão no espaço público*, publicado em 2008, Alex analisa as transformações sucedidas em seis praças da área central paulistana, propondo uma reflexão crítica sobre todo o processo de mutação dos espaços públicos.

Dentro dessa linha de investigação, mas analisando uma região periférica do município de São Paulo, Oliveira et al. (2022) apresentaram uma investigação sobre um conjunto de seis espaços livres públicos pertencentes ao Eixo Histórico de Santo Amaro, resgatando o patrimônio paisagístico e urbano da configuração do núcleo antigo de um subcentro de São Paulo. O Eixo Histórico de Santo Amaro foi tombado em âmbito municipal pela Resolução nº 14/2002 do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de



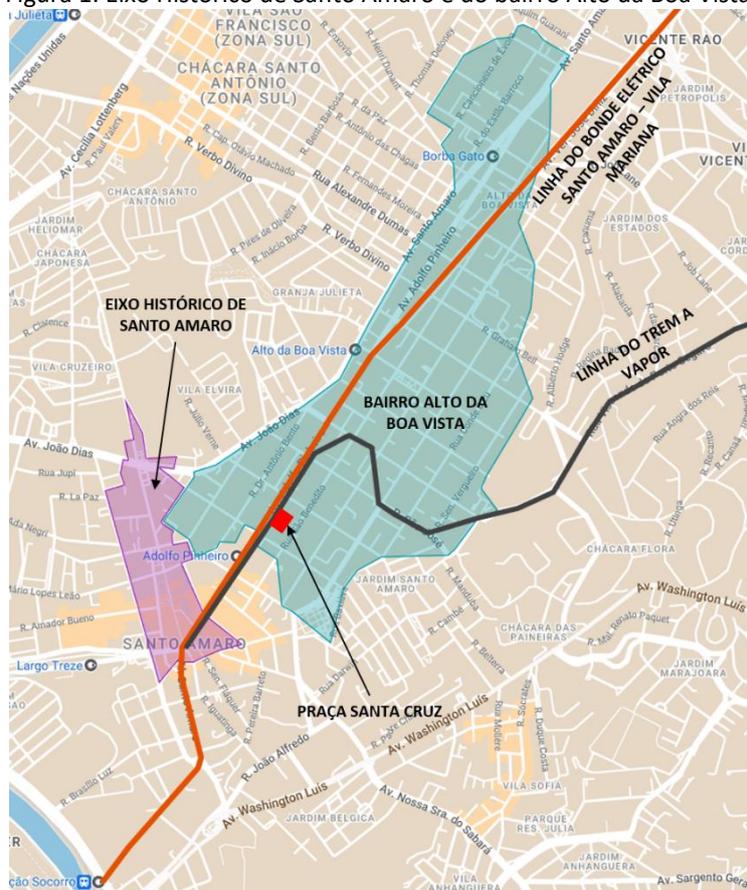
São Paulo - CONPRESP e cujo perímetro foi ajustado pela Resolução nº 27/2014, com o objetivo de salvaguardar um rico patrimônio edificado e paisagístico da periferia paulistana (Oliveira, 2019 e Oliveira; Pisani, 2021).

Diante desse cenário, o presente texto procura contribuir com a ampliação da discussão sobre o papel dos espaços livres como elementos primordiais da conformação física e social das cidades, a partir da identificação e confirmação desses elementos como fatos urbanos, conforme definido por Rossi (2001). O autor propôs o estudo das cidades a partir do fracionamento do todo em partes atribuídas como “fatos urbanos”:

Se pensarmos num fato urbano determinado, nós o percebemos mais facilmente e logo se dispõem à nossa frente uma série de problemas que nascem da observação desse fato; além disso, entrevemos questões menos claras, que se referem à qualidade, à natureza singular de cada fato urbano (Rossi, 2001, p.13).

Partindo da premissa de Rossi (2001) de investigação de fragmentos para composição de um todo, para o desenvolvimento dessa pesquisa foi selecionado como objeto de estudo a Praça Santa Cruz, localizada no bairro Alto da Boa Vista, distrito Santo Amaro, na zonal sul do município de São Paulo, na porção oeste do Eixo Histórico de Santo Amaro. Na Figura 1 abaixo, apresenta-se o Eixo Histórico de Santo Amaro e do bairro Alto da Boa Vista, juntamente com o traçado da linha do trem a vapor da Companhia Carris de Ferro S. Paulo – Santo Amaro e da linha de bonde da empresa *The S. Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*. Ao centro, a localização da Praça Santa Cruz.

Figura 1: Eixo Histórico de Santo Amaro e do bairro Alto da Boa Vista.



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de Google Maps, 2023.



O argumento que se discute está relacionado com a origem da praça em frente às antigas paradas do transporte ferroviário. Assim, a pesquisa procura resgatar o significado urbanístico “original” da Praça Santa Cruz, conforme conceituado por Alex (2008), para corroborar a articulação histórica entre espaço livre público e transporte público ferroviário.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Em seu livro *A Arquitetura da Cidade*, o arquiteto e teórico italiano Aldo Rossi escreve sobre a construção das cidades no decorrer do tempo, pois compreende que a criação das cidades é “inseparável da vida civil e da sociedade em que se manifesta; ela é, por natureza, coletiva” (Rossi, 2001, p. 1). Durante o processo de crescimento “com o tempo, a cidade cresce sobre si mesma, adquire consciência e memória de si mesma. Na sua construção permanecem os motivos originais, mas, simultaneamente, a cidade torna mais precisos e modifica os motivos de seu desenvolvimento” (Rossi, 2001, p.2).

Rossi (2001) prossegue esclarecendo que o processo de crescimento evoca uma oposição entre o particular e o universal e entre o individual e o coletivo, que são expressos nas relações entre a esfera pública e privada, na oposição entre projeto racional da arquitetura urbana e os valores do “locus”. O autor ressalta a importância do método histórico no estudo da cidade, enaltecendo a atenção particularmente do estudo das suas permanências, mas de um modo profundo, como se as permanências fossem “elementos patológicos”. Assim Rossi (2001) propõe a utilização de métodos de descrição de fatos urbanos, com ênfase “nas relações entre os fatores locais e a construção dos fatos urbanos, na identificação das forças principais que agem sobre as cidades, entendidas como forças que estão em ação de modo permanente e universal” (Rossi, 1994, p.5).

Para Rossi (2001) o “locus” se configura como “aquela relação singular, mas universal que existe entre certa situação local e as construções que se encontram naquele lugar” (2001, p.147). Portanto, a individualidade dos fatos urbanos diz respeito “aos vínculos e à própria particularização do “locus” como fato singular determinado pelo espaço pelo tempo, por sua dimensão topográfica e por sua forma, por ser sede de acontecimentos antigos e novos, por sua memória” (p. 152). Em seus estudos empíricos, Rossi baseou-se nos fatos urbanos representados pelos monumentos e pelos componentes que compõem as cidades: as residências e os elementos primários de antigas cidades europeias, principalmente italianas e espanholas.

Anteriormente aos estudos de Rossi, o arquiteto e historiador austríaco Camillo Sitte (1992) já havia se dedicado à investigação sistemática do conjunto de edificações, monumentos e praças, principalmente das antigas cidades italianas, em busca das singularidades dos princípios artísticos aplicados no design urbano para confrontar com as premissas do planejamento moderno que valorizava apenas as questões funcionais. Sua pesquisa apresenta uma visão espacial que relaciona os aspectos formais dos cheios e vazios das tramas e malhas urbanas, explorando os elementos das praças na constituição dos cenários urbanos europeus.

Sitte (1992) descreveu o papel das grandes e principais praças nas cidades antigas, como cenário fundamental para a vida pública dos cidadãos, função atualmente transferida para os espaços fechados:

Portanto, tornou-se essencialmente outro o significado das praças abertas (um fórum ou uma praça de mercado) em meio à cidade. Hoje raramente utilizadas para grandes festas públicas, e



cada vez menos para um uso cotidiano, elas servem, na maioria das vezes, a nenhum outro propósito além de garantir maior circulação de ar e luz, provocar uma certa interrupção na monotonia do oceano de moradias e, de qualquer maneira, garantir uma visão mais ampla sobre um edifício monumental, realçando seu efeito arquitetônico (Sitte, 1992, p.17).

O presente texto fundamenta-se nas metodologias e conceitos propostos pelos dois historiadores, Rossi (2001) e Sitte (1992) para o desenvolvimento da análise do objeto de estudo selecionado: a praça Santa Cruz, em Santo Amaro, São Paulo.

### **3 ESTRATÉGIAS METODOLÓGICAS**

A pesquisa realizou um estudo de caso único, que de acordo com Yin (2010) seria o método indicado quando fosse necessário “entender um fenômeno da vida real em profundidade, mas esse entendimento englobasse importantes condições contextuais – porque eram altamente pertinentes ao seu fenômeno de estudo” (Yin, 2010, p. 39).

Trata-se, portanto, de uma pesquisa qualitativa de característica descritiva apoiada em uma investigação de base historiográfica que abrange o período entre o início do século 20 até os dias atuais (Alves-Mazzotti; Gewandsznajder, 2000). O objetivo principal é demonstrar que um aprofundamento na pesquisa sobre as origens e o desenvolvimento dos espaços livres públicos, mesmo que de menor área e escala, tais como as praças de bairros, podem trazer à tona uma ampliação do significado e da relevância das praças como fatos urbanos e não apenas como vazios urbanos. O objetivo específico é preencher uma lacuna no que se refere a apresentação histórica de um espaço livre de uso público, neste caso, o objeto selecionado para a pesquisa é a Praça Santa Cruz, localizada na Avenida Adolfo Pinheiro, no distrito de Santo Amaro.

Os procedimentos metodológicos adotados envolveram a coleta de dados em periódicos nacionais, livros sobre a história de Santo Amaro e o sistema ferroviário paulista; a reconstituição gráfica do desenho original da praça Santa Cruz a partir da elaboração de sua planta extraída da foto aérea de 1954; e análise da evolução do espaço livre a partir de ortofotos dos anos de 1954 e 2020.

A partir dos dados levantados foi possível analisar a configuração formal da Praça Santa Cruz e sua relevância histórica vinculada com o desenvolvimento do sistema ferroviário de Santo Amaro, uma vez que as duas linhas ferroviárias que vigoraram no local tiveram ponto de parada na referida praça.

### **4 RESULTADOS DA PESQUISA**

A Praça Santa Cruz está localizada no bairro Alto da Boa Vista, no distrito de Santo Amaro, zona sul do município de São Paulo. Santo Amaro nasceu como um aldeamento independente da capital paulista e tem como data oficial de fundação o dia 15 de janeiro de 1552. Sua origem está associada ao processo de evangelização e educação dos nativos na porção superior da Serra do Mar. Após a fundação de São Vicente em 1534, na região litorânea da capitania, a Coroa Portuguesa fez um acordo com a Companhia de Jesus para ocupação do planalto, o que incentivou o surgimento de diferentes aldeamentos, acessíveis pelos rios Pinheiros e Tietê, e que hoje correspondem à localização dos bairros de Pinheiros, Embu, Itapecerica da Serra e o próprio Santo Amaro, inicialmente denominado de Ibirapuera.

Entre os membros da Companhia de Jesus que vieram para o Brasil, estava o padre espanhol José de Anchieta (1534-1597) que participou da fundação de Piratininga, atual cidade de São



Paulo, assim como participou da evangelização na aldeia de Ibirapuera, atual distrito de Santo Amaro. No ano de 1560, os jesuítas tomaram posse oficial das terras desta área, com o apoio das autoridades civis e ergueram uma capela que abrigou a imagem de madeira de Santo Amaro, doada pelo casal João Paes e Suzana Rodrigues, que são homenageados com nomes de ruas no núcleo central da região até os dias atuais. Em 1686, Santo Amaro tornou-se paróquia, e em 10 de julho de 1832, a partir de um Decreto da Regência de D. Pedro II, a região é elevada à categoria de Vila de Santo Amaro (Berardi, 1981).

Santo Amaro foi um município independente até 22 de fevereiro de 1935, quando o interventor Federal no Estado de São Paulo, Armando de Sales Oliveira assinou o Decreto n. 6.983 (São Paulo, Estado, 1935), de extinção do município de Santo Amaro e sua anexação à Capital.

Nesse período de início do século XIX, Santo Amaro tinha apenas três ou quatro ruas embrionárias que partiam do centro irradiador do pátio da igreja matriz, rodeado por chácaras de pequenos produtores. Para povoar e adensar as freguesias, D. Pedro I incentivou a vinda de colonos para o Brasil, e a vila de Santo Amaro recebeu 94 famílias alemãs, que introduziram a cultura da batata na região. A produção prosperou e se diversificou, e por volta de 1850, Santo Amaro era considerado um importante produtor e fornecedor de alimentos para a capital, São Paulo (Berardi, 1981).

Além da colônia alemã, o aumento da população de Santo Amaro foi decorrência também da vinda de imigrantes italianos, russos, húngaros, ingleses, americanos, portugueses, sírios, turcos, judeus, espanhóis e japoneses e ainda pelas migrações internas, principalmente dos estados do Nordeste e de Minas Gerais, atraídos pelos preços mais baixos de aluguel de moradia, quando comparado com os preços praticados em São Paulo.

Para atender ao crescimento demográfico, concomitantemente ao aumento dos impostos territoriais sobre as grandes áreas das chácaras e sítios, proliferou o surgimento de novos loteamentos, como o do bairro Alto da Boa Vista, cujo arruamento tem início no final do século XIX.

Para facilitar o transporte de mercadorias e promover o comércio entre a vila e a capital, foi construída e inaugurada em 14 de março de 1886 uma ferrovia para trens a vapor, pela Companhia Carris de Ferro São Paulo – Santo Amaro. A proposta da linha foi idealizada pelo Sr. Alberto Kuhlmann, que se tornou o diretor superintendente da companhia. O percurso iniciava-se na Vila Mariana, bairro próximo à região central de São Paulo, e o ponto final era no Largo Treze de Maio. O trajeto da ferrovia pode ser observado no mapa de aproximadamente 1890 (Figura 2), onde o núcleo de Santo Amaro ainda era configurado por um pequeno conjunto de arruamentos.

Figura 2: Mapa do núcleo original de Santo Amaro, aproximadamente no ano de 1890, com a localização da Praça Santa Cruz



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de Passaglia, 1978, p.9.

Inicialmente a ferrovia obteve grande prestígio e alavancou ainda mais o comércio da capital com a zona agrícola de Santo Amaro. Poucos meses após a inauguração da linha, no domingo, 14 de novembro de 1886 o casal imperial fez uma visita à então Vila de Santo Amaro utilizando desse sistema de transporte. No dia anterior, sábado eles haviam regressado de uma viagem à cidade de Santos no litoral paulista e haviam chegado à Estação Ferroviária da Luz às 23 horas. No domingo o casal, D. Pedro II e sua esposa a Imperatriz Teresa Cristina fizeram um passeio ao núcleo do bairro de Santana, na zona norte e em seguida foram até o bairro da Penha assistir uma missa na Igreja Matriz. No período da tarde, o casal acompanhado de diversas autoridades da época partiu rumo à Santo Amaro em um trem à vapor da Companhia Carris de Ferro. O comboio saiu ao meio dia e após o casal visitar a igreja, a cadeia e a câmara, retornaram para a capital às catorze horas (Viagem..., 1896).

Porém, a Companhia não conseguiu manter o domínio sobre o custo para manutenção do sistema de transporte ferroviário e, em poucos anos após a inauguração, iniciou-se uma série de reclamações dos usuários do transporte coletivo dos trens. Pressionada pelo baixo faturamento e pelas deficiências no atendimento ao público usuário do transporte de passageiros, a linha férrea da Companhia Carris de Ferro foi vendida para a empresa *The S. Paulo Tramway, Light and Power Company Limited* em 1903, quando foi definido um novo trajeto entre a Vila Mariana e Santo Amaro e os trens a vapor foram substituídos pelos bondes elétricos (S. Paulo..., 1903).

A imagem da Figura 3, de 1930, mostra a antiga Estação de passageiros da linha ferroviária da empresa *The S. Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, onde atualmente é a Escola



Municipal de Ensino Fundamental e Médio Professor Linneu Prestes. O local da atual Praça Santa Cruz ainda estava vazio e sem utilização.

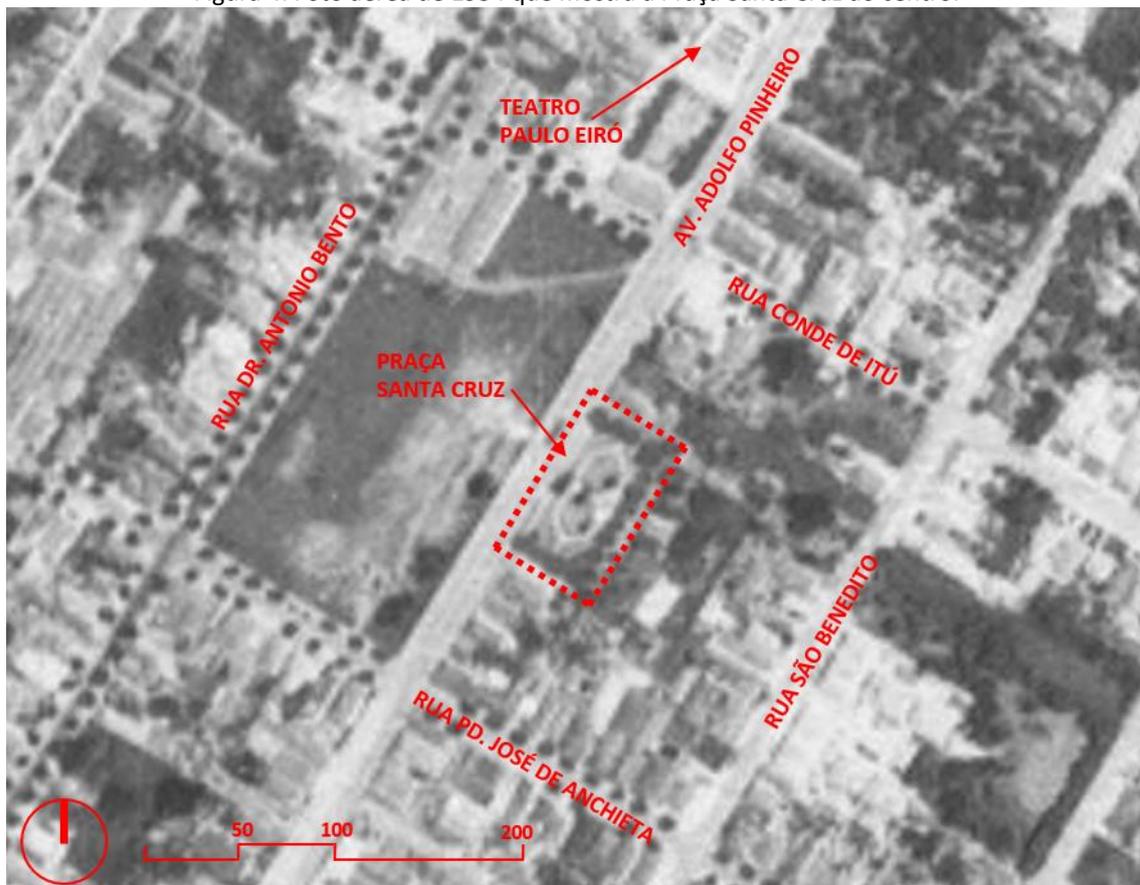
Figura 3: Vista da Avenida Adolfo Pinheiro em 1930. À direita, a estação de passageiros do Bonde Elétrico da linha Santo Amaro – Vila Mariana. À esquerda, o local da Praça Santa Cruz.



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de foto de Werner Vana, 1930.

A foto aérea de 1954 mostra a Praça Santa Cruz com seu traçado de caminhos de pedestres que é mantido até hoje, a vegetação de grande porte apenas no contorno de suas faces nordeste, sudeste e sudoeste formando renques de árvores. Apenas a face voltada para a Avenida Adolfo Pinheiro não possuía arborização nesta época (Figura 4).

Figura 4: Foto aérea de 1954 que mostra a Praça Santa Cruz ao centro.



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de Geosampa, 2023.

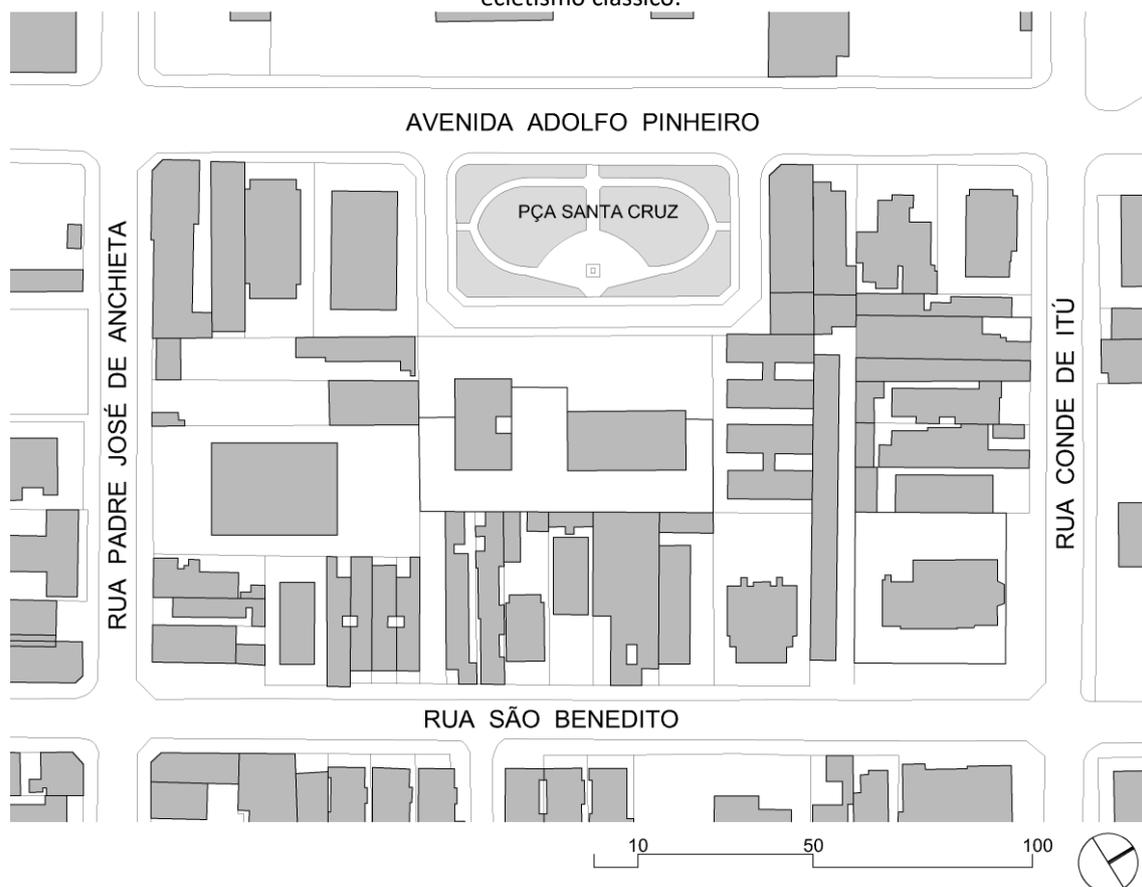
Foi no período entre 1930 e 1938 que a Praça Santa Cruz foi implantada dentro dos preceitos de ajardinamento dos espaços públicos e incorporando o programa de atividades de uma praça eclética, conforme definido por Robba e Macedo (2002): passeio, convivência social e contemplação da natureza. Segundo os autores, os jardins ecléticos fizeram parte do ideário brasileiro desde o final do século XIX até o começo do século XX:

O hábito de passear arraigou-se profundamente como principal função dos jardins urbanos, juntamente com o ato de contemplar a natureza – ainda que ela fosse absolutamente processada e humanizada. Passear e contemplar a natureza eram o programa dos jardins – públicos ou privados – do Eclétismo (Robba; Macedo, 2002, p. 53).

Além disso, o traçado e a linha projetual da praça incorporaram os elementos característicos do projeto eclético clássico, tais como: traçado em cruz e variações; ponto focal ocupado por um elemento pitoresco, como o monumento; passeio perimetral; simetria; eixos; maior proporção de áreas permeáveis e utilização vegetação arbórea ao longo dos caminhos para sombreamento. (Figura 5).

Assim, ao centro da praça foi implantada a escultura monumento denominada Cruz de Anchieta, em homenagem ao Padre José de Anchieta. A obra foi inaugurada em 1938 e é uma criação do artista Vicente Larocca (1892-1963). O pedestal foi revestido com cerâmica pintada pelo artista José Wash Rodrigues (1891-1957) (Inventário..., 2017).

Figura 5: Mapa da Praça Santa Cruz com seu traçado e programa identificados com a linha projetual do eclétismo clássico.



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de Geosampa, 2023.



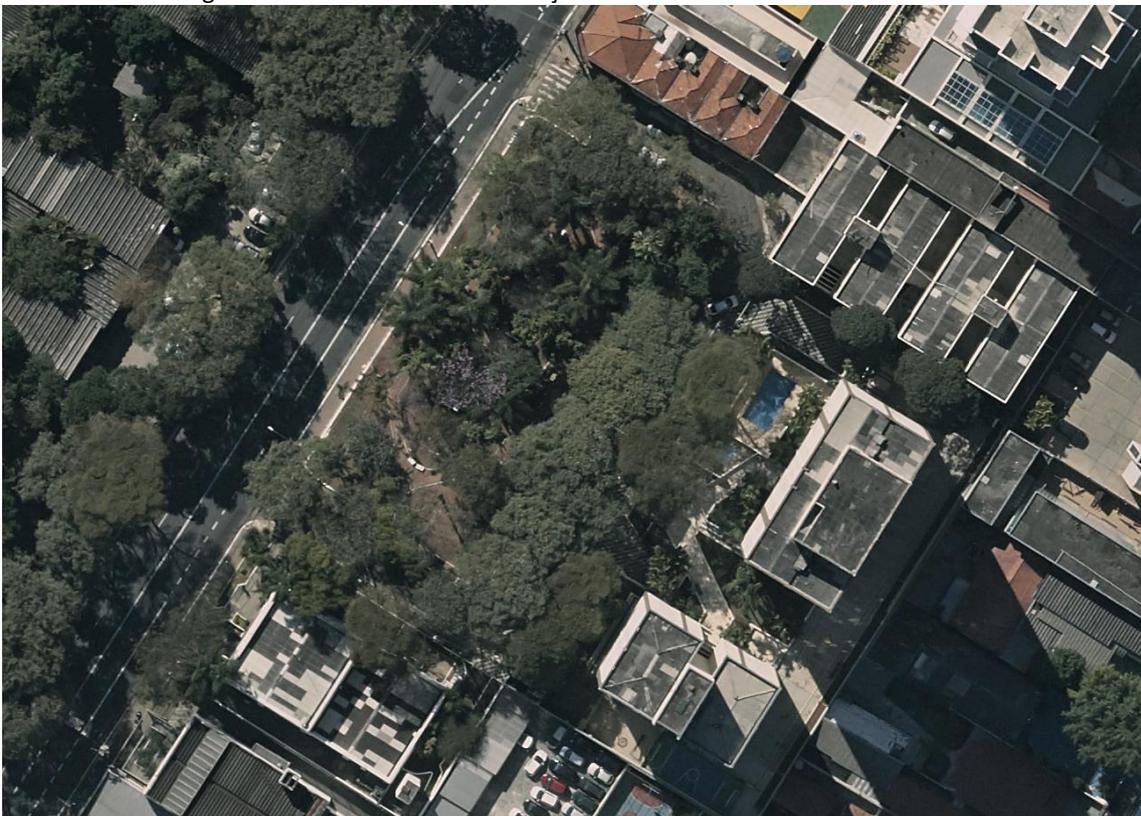
No início da década de 1970 teve início a verticalização no entorno da praça. Em 1971 foi erguido o Condomínio Edifício Diplomata com apartamentos que variam de 70 a 80 metros quadrados, com até 3 dormitórios, sem garagem e sem elevador. Em 1983 foi erguido o condomínio Edifício Praia Copacabana composto por 2 torres, Praia Copacabana e Praia Leme, com unidades de 54 a 100 metros quadrados, com 1 ou 2 vagas por habitação. Atualmente a vegetação arbórea está em seu porte adulto e foi sendo intensificada no decorrer do tempo, praticamente criando um efeito de bosque e sombreamento para os bancos da praça (Figuras 6 e 7).

Figura 6: Vista da Praça Santa Cruz, a partir da Avenida Adolfo Pinheiro.



Fonte: Acervo das autoras, 2023.

Figura 7: Ortofoto de 2020 da Praça Santa Cruz e seu entorno imediato.



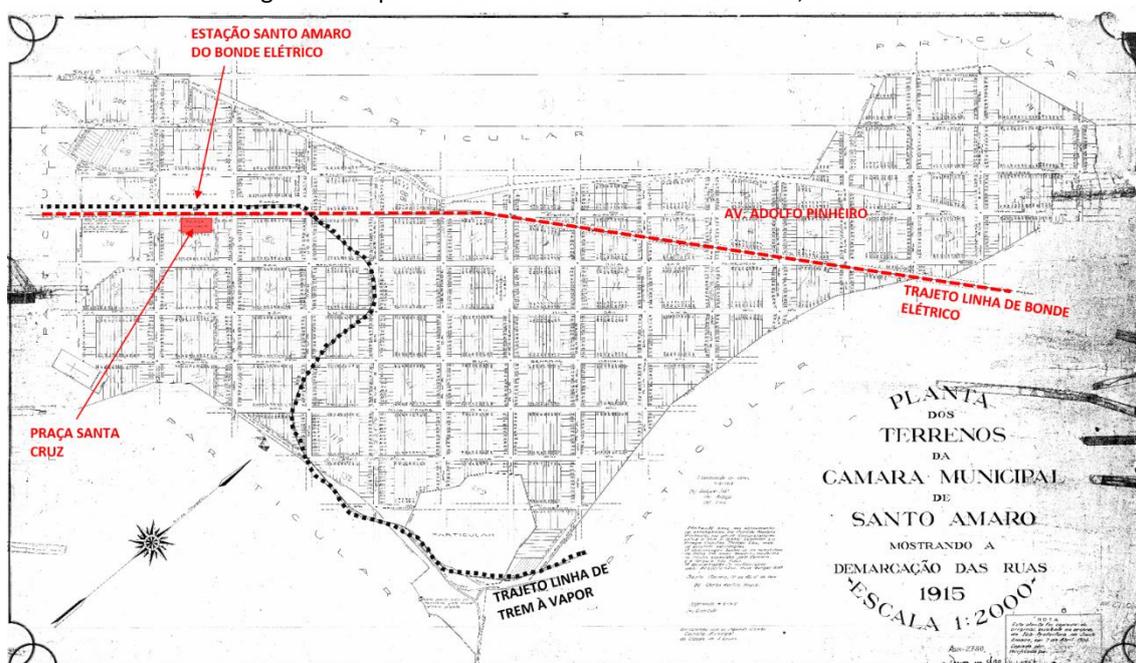
Fonte: Google Maps, 2023.

## 5 DISCUSSÃO

A análise dos dados históricos levantados sobre as origens da Praça Santa Cruz possibilitou identificar os traçados das linhas ferroviárias que passaram por essa localidade a partir do final do século XIX. Entre os anos de 1886 e 1903, este trecho da avenida Adolfo Pinheiro comportou a linha de trem à vapor da Companhia Carris de Trem de S. Paulo – Santo Amaro e posteriormente a linha de bondes elétricos Vila Mariana – Santo Amaro da empresa *The S. Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, no período entre os anos 1903 e 1968.

A reconstituição dos traçados das linhas ferroviárias permitiu identificar que apesar dos diferentes trajetos, ambas as linhas utilizaram a Praça Santa Cruz como ponto de parada, tanto de carga e descarga de produtos, quanto para passageiros. O mapa da Figura 8 mostra a planta do loteamento do Alto da Boa Vista, em 1915, com a indicação do trajeto da linha de trem à vapor da Companhia Carris de Ferro S. Paulo – Santo Amaro e em vermelho o trajeto da linha de bonde elétrico.

Figura 8: Mapa do loteamento do Alto da Boa Vista, em 1915.



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de Geosampa, 2023.

Esse dado isoladamente talvez não fosse o suficiente para justificar a permanência da relevância da salvaguarda desse espaço livre. A implantação de um monumento em homenagem ao Padre José de Anchieta, em 1938, juntamente com o seu ajardinamento e arborização, foi decisiva para estabelecer a significância simbólica do local.

Apesar de sua configuração interiorizada em uma quadra urbana, a praça vem mantendo seu caráter de espaço público, mesmo diante da legislação urbanística municipal vigente, Lei nº 16.439 de 12 de maio de 2016 (São Paulo, Município, 2016) que tem permitido o fechamento de vias públicas para acesso exclusivo de moradores de vias locais.

A população local tem reiteradamente solicitado melhorias e manutenção contínua do local, por parte dos órgãos públicos. Desde 2016 o vereador Gilberto Natalini envolveu-se com uma demanda dos moradores do entorno da praça que reclamavam insistentemente junto à



Subprefeitura Santo Amaro sobre as más condições do local, com acúmulo de lixo, mal cheiro, falta de segurança e abandono. Em abril daquele ano, o vereador solicitou uma audiência com o Chefe de Gabinete da subprefeitura para solicitar atenção da administração local com a praça. Na ocasião foram protocolados dois ofícios pelo vereador: nº 9044/2016, solicitando a revitalização da praça e outro ofício de nº 9045/2016, solicitando que os serviços de limpeza, lavagem e asseio da praça fossem incluídos no cronograma da subprefeitura (Natalini, 2016).

As solicitações não foram atendidas e em 2018, Natalini solicitou uma verba de 50 mil reais em uma Emenda ao Projeto de Lei 536/2018 para a requalificação e revitalização da Praça Santa Cruz. A Prefeitura desenvolveu a reforma da área que foi concluída em novembro de 2020. As obras realizadas compreenderam a limpeza do monumento e a execução de grades para sua proteção contra vandalismos, adequação do piso existente, revolvimento da terra e adubação do solo, plantio de novas espécies vegetais de baixo porte e limpeza geral.

Porém após um ano da conclusão das obras a praça voltou a apresentar falta de manutenção, o que levou a constituição de um grupo de moradoras voluntárias dos edifícios do entorno a formarem uma comissão para discutir ações que garantissem a qualidade do espaço público da praça. Em 2022 o grupo desenvolveu algumas ações e eventos para chamar a atenção dos demais moradores e das autoridades locais, além de instalarem placas de sinalização no local (Cidades.Co, 2023). Assim, observa-se que a comunidade do entorno da praça Santa Cruz reconhece sua importância histórica e tem reiteradamente solicitado a valorização e a manutenção do espaço público.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise de um fragmento urbano representado por uma praça de bairro de uma região periférica do município de São Paulo, a Praça Santa Cruz, permitiu validar a representatividade de um espaço público de pequeno porte, como um fato urbano, conforme definido por Rossi (2001), que expressa a memória do desenvolvimento de um antigo núcleo urbano da zona sul do município.

O vazio urbano interiorizado em uma quadra e constituído pela praça pública, representa o enaltecimento de um vínculo histórico entre as conexões ferroviárias das rotas comerciais e de mobilidade urbana, que remontam ao início do século XIX, no distrito de Santo Amaro.

A pesquisa contribuiu para ratificar que o conjunto de espaços livres públicos que compõe o tecido urbano das cidades, tem papel simbólico e histórico que reforça sua importância e significância para além de suas funções sociais e ambientais. Espera-se que os resultados obtidos na investigação possam estimular novos estudos sobre o espaço público, esfera significativa da história social das civilizações onde se fundaram as noções de política e cidadania.

## REFERÊNCIAS

A DIRETORIA da Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro. **O Comércio de São Paulo**, 5 de maio de 1893, p. 2.

ALEX, Sun. **Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público**. São Paulo, SP: Ed. SENAC São Paulo, 2008.

ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith; GEWANDSZNAJDER, Fernando. **O método nas ciências naturais e sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa**. 2.ed. São Paulo, SP: Pioneira, 2000.



BONDS para Santo Amaro. **Correio Paulistano**, 11 de setembro de 1883, p. 1.

CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. **Espaço público e urbanidade em São Paulo**. São Paulo, SP: BEI Comunicação, 2016.

CIDADES.CO. **Todos pela Praça**. Praça Santa Cruz. São Paulo. Cidades.Co. Disponível em: <https://santacruz.cidades.co/>. Acesso em 2 nov. 2023.

Companhia Carris de Ferro S. Paulo a Santo Amaro. **Correio Paulistano**, 24 de maio 1884, p. 2.

CONPESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Resolução nº 14**, de 13 de agosto de 2002. São Paulo: Secretaria de Cultura. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/compresp/legislacao/resolucoes/>>. Acesso em: 01 dez. 2023.

CONPESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Resolução nº 27**, de 14 de outubro de 2014. São Paulo: Secretaria de Cultura. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/compresp/legislacao/resolucoes/>>. Acesso em: 01 dez. 2023.

**CORREIO Paulistano**. Anúncio da C.C.V S. Paulo a Santo Amaro. 20 dez. 1885, p.2.

**GOOGLE Maps**. Fotos aéreas da cidade de São Paulo. Disponível em: [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps). Acesso em: 4 dez. 2023.

**GEOSAMPA**. Mapa Digital da Cidade de São Paulo. São Paulo: Prefeitura do Município. Disponível em: [www.geosampa.com.br](http://www.geosampa.com.br). Acesso em: 4 dez. 2023.

**INVENTÁRIO de Obras de Arte em Logradouros Públicos da Cidade de São Paulo**. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do patrimônio Histórico. 2017. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Inventario\\_de\\_Esculturas\\_1261586685.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Inventario_de_Esculturas_1261586685.pdf). Acesso em: 02 dez. 2023.

NATALINI, Gilberto. **Emenda ao Projeto de Lei 536/2018**. Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/orcamento2019/wp-content/uploads/sites/27/2019/02/Natalini-1.pdf>. Acesso em: 2 nov. 2023.

NATALINI, Gilberto. **Praça Santa Cruz foi requalificada e revitalizada com emenda de Natalini**. Disponível em: <https://natalini.com.br/praca-santa-cruz-esta-sendo-requalificada-e-revitalizada-com-emenda-de-natalini/>. Acesso em: 2 nov. 2023.

NATALINI, Gilberto. **Praça Santa Cruz merece atenção: Natalini fiscalizando**. Gazeta de Santo Amaro. São Paulo, Grupo Sul News, 30 abril 2016, p. 2.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo de. O avanço do setor terciário em direção ao Eixo Histórico de Santo Amaro, e a preservação do patrimônio histórico edificado. In: **XVIII ENANPUR 2019**, 2019, Natal. Anais XVIII ENANPUR 2019. Natal, 2019. p. 1-21.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo de; PISANI, Maria Augusta Justi. Turismo urbano de subcentro: roteiro arquitetônico e paisagístico de Santo Amaro, São Paulo. **Caderno Virtual De Turismo (UFRJ)**, v. 21, p. 83-96, 2021.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo de; PISANI, Maria Augusta Justi; FREITAS, Natacha Viana Seabra; NAZARETH, Samuel Bertrand Melo. Patrimônio paisagístico e cultural do eixo histórico de Santo Amaro, São Paulo. **Patrimônio e Memória**. São Paulo: UNESP, v. 18, p. 246-271, 2022.

PASSAGLIA, Luiz Alberto do Prado. **Mercado velho de Santo Amaro**. São Paulo, SP: DPH, 1978.

S. PAULO – Santo Amaro. **Correio Paulistano**, n. 14.143, 3 de janeiro de 1903.



SÃO PAULO. Município. **Lei nº 16.439**, de 12 de maio de 2016. São Paulo: Prefeitura, 2016. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16439-de-12-de-maio-de-2016>. Acesso em: 3 dez. 2023.

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

VANA, Werner. Fotografias. **Os Bondes**. Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla. Disponível em: <http://www.marcoarelioasilva.com.br/sptrans.html>. Acesso em 9 dez. 2023.

VIAGEM de SS.MM.II. **Correio Paulistano**, 16 nov. 1886, p.2.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2010.