

# **Critérios para nomenclatura de estações de trem, metrô e terminais de transporte.**

Tácito Pio da Silveira

São Paulo Transporte S. A. / DT-SPT / Rua Boa Vista, 236 / CEP 01014-000 / Centro / São Paulo / (11) 3396 7897 / tacito.silveira@sptrans.com.br

## **SÍNTESE**

O trabalho tem por objetivo consolidar um conjunto de critérios na nomenclatura de estações de trem e metrô, terminais ônibus e de outras estruturas de referência em uma rede de transporte urbano, considerando a herança ou o resgate da toponímia tradicional, tendo como estudo de caso a cidade de S. Paulo e sua Região Metropolitana.

## **PALAVRAS-CHAVE**

Transporte; Nomenclatura; Estações; Terminais; São Paulo.

## **INTRODUÇÃO**

A tarefa de dar nomes a componentes da infraestrutura do sistema de transporte não é simples. A questão precisa ser tratada com critérios funcionais e sistêmicos assim como urbanísticos e sociais, evitando o comprometimento dos aspectos formais e éticos além de buscar distanciamento de influências políticas. O objetivo é atingir a eficiência na comunicação ao mesmo tempo em que se procura respeitar as tradições da cidade, lembrando a repercussão de significado que um referencial perene pode ter. Esse é um trabalho importante demais para ser abandonado como um ofício burocrático e aleatório, cedido a interesses privados irrelevantes para o público, ou ainda, negligenciado em tributos discutíveis e indicações inadequadas.

A proposta do trabalho é consolidar, como apresentado, um conjunto de critérios – critérios estes que são praticados pela Cia. do Metropolitano de São Paulo (Metrô) a partir do trabalho inicial desenvolvido pelo Prof. Dr. Nestor Goulart Reis Filho na década de 1970 – para a nomenclatura dos componentes da infraestrutura de transporte público coletivo, notadamente as estações de metrô, estações de trem, terminais de ônibus municipais, rodoviários e outros equipamentos de transferência. Faz-se necessário ampliar a abrangência e adequar os critérios para que todos os componentes do sistema metropolitano passem a ser definidos sob uma regra única para pneus e trilhos.

## **DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS**

A nomenclatura urbana atual é um resultado, é o produto da cultura e da história dos habitantes de uma cidade. A cidade, no contexto desse trabalho, segue o entendimento

proposto por Villaça, entre tantos outros, de que o espaço urbano é um espaço socialmente produzido, ou seja, não é resultado de um processo natural (Villaça, 2011). A cidade de São Paulo é produto do trabalho dos homens, edificada sobre sucessivas camadas desse esforço mult centenário. Nessas camadas estão fixadas as raízes dos nomes dos lugares da cidade. As origens da nomenclatura urbana vão desde a herança da tradição da Língua Tupi, passando pela espontaneidade das pessoas comuns, até a prática burocrática de nomeação (às vezes numeração) de logradouros em futuros loteamentos.

Como não poderia deixar de ser, a toponímia<sup>1</sup> urbana é a mãe da nomenclatura do sistema de transporte. A toponímia observada em São Paulo é extremamente rica e variada. Uma parte importante da memória dos lugares está contida nela. Para entendê-la, como mostra Maria Vicentina do Amaral Dick (1997), é necessário recorrer ao estudo da Onomástica<sup>2</sup>, que em São Paulo aponta para diversos referenciais toponímicos: hagio (lógico), antropo, hidro, geomorfo, lito, fito, animo e histórico-sociológico destacando:

O referencial **hierohagiotoponímico** engloba o conjunto de logradouros que foram nomeados por influência dos elementos urbanos ligados ao sagrado, pela proximidade a edificações coloniais pertencentes a ordens religiosas, ou a espaços livres adjacentes, que tenham conduzido a nomeação do logradouro que lhe dá acesso. Exemplo: Rua São Bento (antiga Rua Direita de São Bento).

O maior grupo de ruas segue o referencial **antropotoponímico**: ruas que receberam uma nomenclatura a partir do nome de uma pessoa. Esta é a forma mais comum de terminologia adotada em São Paulo e aquela que permanece como a predominante nos dias atuais. A grande maioria é uma homenagem póstuma a pessoas ilustres, munícipes ou não. São nomes de figuras paulistas de relevância histórica para a cidade: Rua Camargo (do movimento MMDC); personagens históricos ligados ao estado ou ao país: Rua João Teodoro, Rua Frei Caneca, Rua Rui Barbosa; famílias ou cidadãos de influência social e econômica: Rua Peixoto Gomide, Av. Paes de Barros; autoridades eclesásticas: Av. João XXIII, Praça Dom José Gaspar; artistas reconhecidos por sua ligação com a cidade: Rua Adoniram Barbosa; artistas brasileiros de renome: Rua Sérgio Cardoso; pessoas que exerceram grande influência por sua atividade: Praça Ramos de Azevedo; militares ligados à história do Império e da República ou períodos autoritários: Av. Duque de Caxias, Av. Gen. Ataliba Leonel, Elevado Costa e Silva; autoridades públicas em geral: Rua Ministro Ferreira Alves, Rua Dep. Lacerda Franco, Rua Ver. João de Luca; e certamente incluindo um número fabuloso de personalidades, munícipes ou não, pouco conhecidos do público (Rosa, 2003).

Antes das homenagens póstumas tornarem-se comuns, a antropotoponímia esteve relacionada com vocativos associados a pessoas vivas que moravam ou estiveram ligados em um logradouro e tornaram-se referência para o mesmo. Este foi um processo lento de consolidação, em uma época em que não se utilizava a nomenclatura de logradouros e por vezes os nomes se alteravam ao longo da história. Faz parte deste grupo reduzido: Largo do Arouche – uma alusão ao Marechal Arouche (Dick, 1997).

---

<sup>1</sup> O estudo de nomes próprios de lugares, da sua origem e evolução.

<sup>2</sup> Ciência que trata da etimologia, transformação e classificação dos nomes próprios de todos os gêneros, das suas origens e dos processos de denominação no âmbito de uma ou mais línguas ou dialetos.

Referenciais como o **hidrotoponímico**, **geomorfotoponímico** e **litotoponímico** fazem menção a um dos modos de designação mais antigos baseados motivações de natureza física como a topografia, hidrografia ou posição relativa. São baseados nessas referências nomenclaturas como: Vale do Anhangabaú, Rua Rio Bonito, Rua do Planalto, Rua Direita, Rua Tabatinguera (do Tupi barro branco), Rua Tijuco Preto (do Tupi brejo) e Rua Barra Funda.

Pouco utilizado originalmente o referencial **fitotoponímico** permanece em alguns exemplos antigos e também vários nomes modernos na cidade. Dos designativos antigos seguramente a Rua das Flores e o Viaduto do Chá são exemplos que permaneceram (Dick, 1997). Das nomenclaturas modernas existem vários exemplos como: Rua das Palmeiras, Rua dos Pinheiros, Rua da Figueira, Rua Girassol, Rua Pau Brasil e muitas outras.

O referencial **animotoponímico** comporta aqueles logradouros nomeados a partir da observação subjetiva ou estados de ânimo. É possível encontrar denominações com essas características na São Paulo antiga e moderna, tais como: Rua Boa Vista, Rua Formosa e Ladeira ou Largo da Memória, do primeiro caso, e Rua Bela Vista e Rua Harmonia como exemplos mais recentes.

Denominações com referencial **histórico-sociotoponímico** são também de grande uso na aglomeração de São Paulo. Nesta categoria estão englobadas as referências históricas e sociais de diversos tipos que a distinguem da categoria antroponímica. Podem ser alusivas a atividades e funções como: Rua do Comércio, Rua da Quitanda, Rua do Curtume e Largo da Pólvora; ou pertinentes a momentos históricos em datas comemorativas: Rua 24 de Maio, Rua 15 de Novembro e muitas outras; ou relativos a movimentos históricos formadores da Nação como: Praça da República, Parque da Independência e Av. Liberdade.

Outras denominações modernas seguem também regras específicas estabelecidas por loteadores ou moradores para atendimento de expectativas comerciais ou coletivas, para homenagens a grupos humanos, setores da cultura, elementos da natureza, etc. São encontrados conjuntos de ruas com: nomes de cidades, estados, países e continentes (Alameda Itu, Rua Alagoas, Rua Venezuela, Av. Europa); nomes de nações indígenas (Alameda dos Nhambiquaras); espécies da flora e fauna (Rua das Hortências, Rua Gaivota); obras da literatura (Rua Sagarana); títulos de músicas (Travessa Lampião de Gás); corpos celestes (Rua Andrômeda, Rua Plutão); entre outros grupos.

Nas transições do período colonial para o imperial e deste para o republicano se observa uma progressiva substituição de nomes em que a nomenclatura mais antiga vai sendo trocada por outra que à sua época parece ser a mais adequada, ou utilizada para ocultar o indesejável, o obsoleto, o provinciano. Foi dessa forma que vários designativos da cidade colonial e imperial deram lugar a uma nomenclatura republicana mais formal e laica<sup>3</sup>, mas mesmo essa também sofreu alterações posteriores. Com essas alterações a toponímia tradicional vai sendo alterada: saem designações que consumiram décadas para se cristalizar e entram denominações oficiais, muitas vezes impositivas. Com isso se oblitera parte da memória urbana. Como afirmou Andrea Mendes: *“(...) os estudos toponímicos revelam grande importância para o conhecimento de aspectos histórico-culturais de um povo. A necessidade de se nomear, diferenciar e indicar faz com que surjam estruturas que refletem essa história sociocultural (...). Sendo assim, o uso da língua vai além da função de*

---

<sup>3</sup> Como a Rua da Fundação que foi renomeada para Rua Floriano Peixoto.

*nomeação, espelhando a cultura de um povo num determinado momento.*” [Mendes, 2010, p.s/n.].

Como mostrou Murillo Marx a cidade de São Paulo, assim como outras cidades brasileiras, passou por uma progressiva e contínua de secularização, do período colonial até o republicano. Nesse processo “(...) *se dá a transformação dum mundo marcado pela idéia do sagrado, para uma visão calcada em motivações profanas, como em nosso tempo.*” [Marx, 1987, p.17]. Segundo Marx essa evolução ocorreu também pela legislação, com a laicização do Estado que gradualmente vai impondo seus regulamentos. Dessa forma, o espaço urbano passou a ser regulado por um poder público, em detrimento das determinações eclesiásticas. Na República a demarcação de lotes e logradouros ganha importância e esse movimento contribuiu para a elisão de nomes tradicionais. No período colonial, entre tantos nomes possíveis, em um determinado momento emergia um locativo que poderia ou não se tornar perene. São poucos os exemplos sobreviventes. Por essa razão, a preservação ou até mesmo o resgate de um nome é importante “(...) *porque um marco não deve ser alterado. Precisa ficar intacto para continuar transmitindo a porção cultural que encerra.*” [Dick, 1997, p.223-224].

Como sugere Kevin Lynch, a construção da imagem da cidade é um processo bilateral entre o observador e o espaço observado, um processo complexo de sedimentação do significado de um lugar específico, que o distingue de quaisquer outros (Lynch, 1960). Pode-se inferir que a própria abertura de largos no entorno de edificações de importância religiosa, como que reverenciando o aspecto sagrado tanto da edificação como do espaço que o abriga é um processo ativo de construção de significado, um processo que uma vez iniciado não se encerra na finalização da edificação ou do largo, pois transborda de seu *locus* para as estruturas e logradouros circundantes. São os locativos parte da construção do espaço, enquanto significado e referência.

A revisão da nomenclatura do sistema de transporte é oportuna numa situação em que já se pode dizer que ocorreu uma fragilização desses mesmos critérios por imposições externas. A mesma fragilização assola também a nomenclatura dos logradouros que tem sido alterada ao sabor de interesses um tanto particulares<sup>4</sup>. Não se trata, portanto, de questionar o conhecimento acumulado nas empresas públicas (sobretudo na Cia. do Metrô de São Paulo) mas de avaliar a extensão e os danos gerados por essa fragilização. O objetivo é justamente salientar que este conhecimento particular precisa ser recuperado e valorizado em um momento em que a rede metropolitana de transporte de São Paulo se torna mais ampla e complexa e o corpo técnico sente cada vez mais dificuldade em fazer prevalecer a coerência técnica de um trabalho.

A definição da nomenclatura mais adequada para cada estação, terminal e equipamento de transferência ou conexão é um dos elementos do projeto de transporte que escapa ao controle estritamente técnico das ciências exatas. É um trabalho que envolve o equilíbrio entre diversos saberes, muitos deles fora do âmbito do conhecimento das engenharias, do

---

<sup>4</sup> Apenas como um exemplo entre centenas de outros casos: em 1999 o Vereador Wadih Mutran enviou projeto de lei para alteração da denominação do logradouro público Rua dos Tupinambás (próxima ao Metrô Paraíso) para Rua Doutor Eduardo Amaro, antigo sócio-proprietário do Hospital Santa Joana localizado naquela rua. Sai o nome de toda uma nação indígena, entra o nome uma pessoa. Independente do mérito do renomado médico ser ou não merecedor de tal homenagem, qual o sentido de se retirar o tributo precedente? Teria a Nação Tupinambá perdido a importância ou ela deve mesmo cair no esquecimento?

*know how* do transporte ou até mesmo da arquitetura. Como já observou Eduardo Vasconcellos, o projeto do sistema de transporte não pode ser visto como uma ação pragmática, baseada apenas em técnicas de engenharia (Vasconcellos, 1996), porque a implantação de um projeto de transporte coletivo é uma ação sobre o espaço urbano e uma ação sobre o espaço nunca é neutra do ponto de vista social.

A primeira sistematização de nomes para os componentes da infraestrutura de transporte de alta capacidade de São Paulo foi realizada pela Cia do Metropolitano. Até então a nomenclatura havia seguido a tradição toponímica da região ou os interesses específicos das empresas que exploravam o serviço. A sistematização desenvolvida pelo Metrô está registrada em documentação interna e se baseia no trabalho inicial desenvolvido pelo Prof. Nestor Goulart, um relatório com uma proposta para a denominação para estações da Linha 1 – Azul (antiga linha Norte-Sul).

O trabalho do Professor estabelece quatro critérios, aqui resumidos, para o exame das alternativas de nome pesquisadas. Esses critérios são plenamente atemporais e ainda podem ser utilizados em um processo de revisão:

- 1) POPULARIDADE – Encontrar um nome que seja simples e de apelo popular. Simples para facilitar a comunicação com os usuários menos instruídos. Popular para ser facilmente reconhecido por todos nas diversas situações (estações, trens, mapas, diagramas, placas) que o usuário vive no sistema.
- 2) ESCALA METROPOLITANA – Indicar um nome que seja reconhecido por sua relevância regional e que assim favoreça a formação de uma conscientização da condição metropolitana da cidade. Neste ponto, fica claro que para Reis Filho o sistema do metropolitano é mesmo ‘o’ elemento estruturador da metrópole.
- 3) CARACTERÍSTICAS DE CONTEÚDO – Escolher um título para as estações que obedeça a características que permitam sua rápida identificação: a) nomes que tenham relação com a história da cidade atual; b) uma referência que tenha significação para o conjunto da população; c) uma menção a edifícios de destaque na cidade (posteriormente consolidado como critério de toponímia e história: HISTÓRICO-GEOGRÁFICO<sup>5</sup>).
- 4) CARACTERÍSTICAS DE FORMA – A forma breve e simples do nome, com boa sonoridade e de fácil leitura e pronúncia, mesmo para aqueles com dificuldade ou baixo grau de instrução. Evitar palavras estrangeiras ou muito longas, com letras mudas de difícil leitura (Reis Filho, 1972).

Depois de apresentar os critérios o autor lista as estações do estudo, mostrando a localização em reproduções de mapas históricos e esquemas gráficos. Em cada um dos casos é apresentado um resumo do estudo com localização do equipamento e uma caracterização composta por: aspectos históricos, o sítio da estação, bairros relacionados, polarização, ruas próximas e edifícios de maior destaque. Para cada estação é proposta uma lista tríplice de *títulos* com breves justificativas e a conclusão com a indicação de um nome. Na maioria dos casos o título recomendado foi aceito pela Cia. e utilizado. Na lista tríplice da Estação Santana, por exemplo, aparecem as alternativas *Cantareira* e *Salete*. A primeira foi rejeitada por ser muito vaga enquanto a segunda por ser muito local (Colégio Salete). E assim segue para as demais estações. Destacam-se os dois casos em que o

---

<sup>5</sup> Cf. Cia do Metropolitano de São Paulo *Nomenclatura da Linha Leste*. São Paulo, Metrô.

título recomendado da lista tríplice não foi aceito: Estação Carandiru e Estação São Joaquim. No primeiro caso a alternativa *Penitência* foi preterida em favor da *Carandiru*, uma decisão que se mostrou acertada, caso contrário hoje teríamos uma *Estação Penitência* em frente a um parque público. É curioso notar que o título *Penitenciária* havia sido descartado pelo subcritério “(...) evitar referência a assuntos nitidamente desagradáveis (...)”<sup>6</sup> contido no critério Características da Forma. Na verdade, esse exemplo mostra como a referência ao nome do bairro é mais importante e estável. No segundo caso a alternativa *Pedroso* foi preterida em favor da *São Joaquim*. Mais uma vez, uma decisão acertada, visto que o nome *Pedroso* está também ligado ao bairro de Pinheiros e Rua São Joaquim é uma transversal ao eixo da linha (Norte-Sul) do metrô e a maior parte da Rua Pedroso está do outro lado do vale do Ribeirão Ipororó, sob a Avenida 23 de Maio. Este exemplo mostra como o nome do logradouro permanece como uma alternativa adequada quando da ausência de um locativo forte para o bairro. Daí a importância a ser dada às denominações de ruas.

Posteriormente ao trabalho de Reis Filho foram realizados outros estudos internos para a nomenclatura das linhas ou trecho de linhas que estivessem em projeto. Estes estudos resultaram em relatórios disponíveis na biblioteca do Metrô. Ao critério definido em 1972 foi acrescentada uma metodologia de pesquisa de campo com entrevistas a munícipes e usuários relacionados aos “vários compartimentos urbanos”.<sup>7</sup> A enquete submete o resultado da lista tríplice ao público que aponta aquele que, em tese, mais se adequa à denominação. Em seguida os resultados tanto do relatório técnico como da pesquisa são apresentados à diretoria da Cia do Metropolitano para a definição final. Estes procedimentos ainda estão vigentes mas agora são objeto de editais públicos específicos na contratação de serviços de consultoria<sup>8</sup>. Todo o procedimento foi normatizado pela Cia do Metrô (Instrumento Normativo NOR-11-200-Revisão 01) que submete os editais à Metodologia para o Estudo de Denominações, um dos itens do Termo de Referência para a contratação.

Dos trabalhos realizados posteriormente pode ser destacado um quinto critério que reforça e complementa os anteriores. Trata-se do critério Restrições<sup>9</sup>:

- 5) RESTRIÇÕES – Consolidação das restrições que estavam dispersas nos quatro critérios anteriores. Restrição às denominações com:
  - a. palavras estrangeiras;
  - b. associações de dois nomes à mesma estação de metrô ou acesso;
  - c. semelhança entre estações e linhas distintas;
  - d. semelhança a denominações de estações ou paradas de outros modos;
  - e. denominações longas;
  - f. denominações de pronúncia difícil;
  - g. palavras bizarras ou desagradáveis;
  - h. uso de letras mudas.

Em que pese todo o esforço técnico de décadas de pesquisa e trabalho, algumas denominações de estações escaparam ao campo normativo posteriormente. Os casos mais conhecidos são os ocorridos com estações existentes: Ponte Pequena (Armênia em 1985);

---

<sup>6</sup> Cf. Cia do Metropolitano de São Paulo *Nomenclatura do Metrô 1*. São Paulo, Metrô: 1972. s.p.

<sup>7</sup> Cf. Cia do Metropolitano de São Paulo *Nomenclatura da Linha Leste*. São Paulo, Metrô: 1974. p. 09.

<sup>8</sup> Lembrando que não existem consultorias específicas para isso. Em geral é tratado apenas como um dos subprodutos de um projeto, muito pouco para a importância que tem.

<sup>9</sup> Cf. Cia do Metropolitano de São Paulo *Concorrência 40102213* [...]. São Paulo, Metrô: 2012. p. 41.

Sumaré (Santuário Nossa Senhora de Fátima-Sumaré em 2003); Barra Funda (Palmeiras-Barra Funda), Bresser (Bresser-Moooca) e Tietê (Portuguesa-Tietê, todas em 2006); Imigrantes (Santos-Imigrantes em 2008). Outras alterações polêmicas ocorreram enquanto as estações ainda estavam em construção como no caso da Estação Corinthians-Itaquera.

Considerando os parâmetros normativos vigentes, o crescimento da rede de transporte e as variações de nome mais recentes impõe-se a necessidade da proposição de critérios adicionais para a denominação da infraestrutura. O objetivo da proposição é complementar e, se possível, emprestar maior clareza e precisão aos critérios existentes. A proposta é criar um sexto critério com regras de ajuste com indicação de exceções, bloqueio de nomes, unificação e ajustes:

- 6) REGRAS DE AJUSTE – Trata-se de critério dinâmico utilizado tanto para balizar a nomenclatura planejada como para a revisão da atual.
  - a. Reservar o uso de denominações que certamente serão empregadas no futuro em outros pontos da rede de transporte, ex.: ‘Anhembi’.
  - b. Bloquear para apenas uma utilização denominações que, por serem comuns ou genéricas no território, acabam tornando-se comuns também no sistema, ex.: ‘São Paulo’, ‘Morumbi’, ‘Aeroporto’.
  - c. Unificar nomenclatura para estações unidas fisicamente. No caso de terminais de ônibus a nomenclatura do terminal também deve ser unificada, ex. estação e terminal ‘Tatuapé’.
  - d. Bloquear novos nomes duplos com uso de hífen, ex.: “Trianon-MASP”, exceto se anteriormente consagrado pelo uso em outro meio, ex.: ‘SESC-Pompéia’ e estudar a remoção dos existentes;
  - e. Restringir denominações maiores que duas palavras, exceto quando absolutamente necessário o uso de preposições ou artigos, ex.: ‘Praça da Árvore’. (substitui 5.e.)
  - f. Bloquear denominações usadas anteriormente em outro componente da infraestrutura, ex.: ‘Bresser-Moooca’ (Metrô) e ‘Moooca’ (CPTM).
  - g. Restringir denominação com homenagem a grupos religiosos exceto se já consagrada anteriormente em toponímia antiga, seguindo o princípio da laicidade do Estado, ex. ‘São Bento’.
  - h. Proibir uso de marcas registradas e composições com palavras estrangeiras, ex: ‘Shopping Eldorado’, “Danone ®”.
  - i. Evitar a utilização de indicativos como “Vila”, “Jardim” ou “Cidade” visto que são extremamente numerosos na cidade e restringir o uso quando o nome ultrapassar três palavras.
  - j. Restringir homenagens clubes esportivos de qualquer tipo exceto quando condizentes com toponímia de vizinhança: distância máxima de 300m lineares entre a gleba ocupada pelo clube e a saída de usuários mais próxima da infraestrutura de transporte sobre trilhos.
  - k. Bloquear nova nomenclatura com antropotoponímia em homenagem ao falecimento de pessoas ilustres.

Além das regras de ajuste outra proposição complementar é uma hierarquia entre toponímios, com objetivo de eliminar a dúvida quando da escolha entre duas nomenclaturas de igual apelo.

7) HIERARQUIA – Empregar hierarquia de regras de nomenclatura quando ocorrer contradição ou disputa entre mais que uma indicação de denominação. A seguir uma lista com proposta seguida de dois exemplos: um já utilizado, outro não. Usar pela ordem as seguintes toponímias:

- 1º. bairro mais conhecido (ex.: ‘Lapa’ e ‘Itaim’)
- 2º. largo ou praça nos arredores (ex.: ‘Largo 13’ e ‘Arouche’)
- 3º. elementos marcantes da paisagem natural e urbana (ex.: ‘Tamandateí’ e ‘Billings’)
- 4º. rua transversal mais conhecida (ex.: ‘Fradique Coutinho’ e ‘Tabapuã’)
- 5º. instituição amplamente reconhecida e respeitada (ex.: ‘Clínicas’ e ‘Instituto Biológico’)
- 6º. parque público ou privado (ex.: ‘Villa Lobos’ e ‘Piqueri’)<sup>10</sup>
- 7º. elemento artístico ou paisagístico marcante (ex.: ‘Borba Gato’ e ‘Memória’).

A partir destas observações e dos critérios retomados e ampliados, apresento, para concluir a proposta, uma sugestão de revisão da nomenclatura de alguns casos do sistema atual bem como do sistema futuro. A sugestão seguiu três procedimentos:

- 1) avaliar a nomenclatura de todos os componentes existentes e planejados seguindo os 8 critérios descritos anteriormente, selecionando alguns casos para revisão;
- 2) avaliar os casos de algumas estações que tiveram seu nome original alterado depois de inauguradas;
- 3) elaborar sugestões de revisão para casos selecionados.

A tabela a seguir mostra o universo de estações e terminais considerados na proposta:

Nomenclatura avaliada de estações e terminais na RMSP:									
MODO:	CPTM		Metro		SPTrans	EMTU	municipais*	TOTAL	
tipo:	estações	terminais	estações	terminais	terminais	terminais	terminais	terminais:	estações:
existentes	98	4	73	28	28	6	48	114	171
planejados	10	#	96	6	29	#	#	35	106
<b>tot:</b>	108	4	169	34	57	6	48	149	277

(\*) terminais de ônibus nos municípios da RMSP exceto Capital

(#) sem informação

Ainda que sem os elementos suficientes e uma pesquisa apenas preliminar da toponímia entendo ser importante deixar alguns exemplos da proposta de alteração de nomenclatura. Uma proposta que contribua com o desafio da sistematização e que não pretende ser a última palavra sobre o assunto.

Além das consequências mais óbvias como o alto custo da troca de dispositivos de comunicação nas estações e terminais há outros problemas decorrentes da troca da nomenclatura, tais como: desorientação dos usuários (cotidianos e eventuais); troca de sinalização do trânsito urbano e revisão de toda a comunicação virtual e impressa. Entende-se que a troca para uma nova normativa deve ser feita de uma única vez, justamente para se minimizar os custos das trocas. Então um projeto de adequação à nova norma deve ser realizado para minimizar estes custos e possíveis danos operacionais ao sistema. Uma vez empregada a nova denominação espera-se uma consolidação da imagem do sistema.

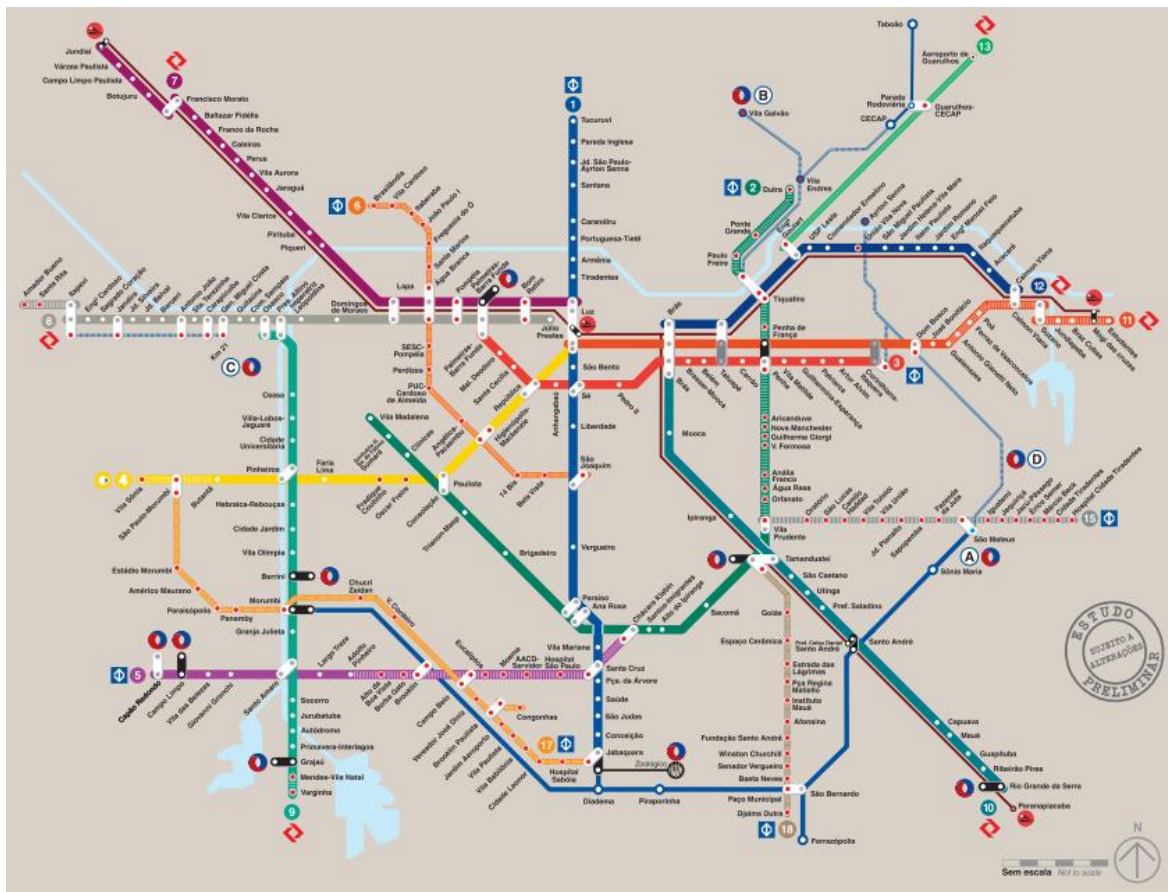
<sup>10</sup> No caso de parques de grande porte apenas uma estação deve receber o nome e essa estação deve ser a mais próxima da portaria principal.



A tabela a seguir apresenta alguns casos selecionados para a busca de uma sistematização de longo prazo, em que as nomenclaturas atuais são substituídas por outras levando em consideração os critérios apontados anteriormente.

TABELA DE NOMENCLATURA DA REDE – aplicação de nova normativa.

<b>ESTAÇÕES TREM E METRÔ</b>						
<b>Linha</b>	<b>Status</b>	<b>Nomenclatura atual</b>	<b>X Nomenclatura sugerida</b>	<b>Município</b>	<b>Responsável</b>	<b>Crítérios</b>
1	existente	Jd. São Paulo-Ayrton Senna	X Ayrton Senna	São Paulo	Metrô	6.b / 6.e
1	existente	Portuguesa-Tietê	X Tietê	São Paulo	Metrô	6.j
2	existente	Sant. N. S. de Fátima-Sumaré	X Sumaré	São Paulo	Metrô	6.e / 6.g
2	existente	Trianon-Masp	X Masp	São Paulo	Metrô	6.d
2	existente	Santos-Imigrantes	X Imigrantes	São Paulo	Metrô	6.j
3	existente	Palmeiras-Barra Funda	X Barra Funda	São Paulo	Metrô	6.e / 6.j
4	planejada	Higienópolis-Mackenzie	X Mackenzie	São Paulo	Via Quatro	6.a / 6.d
4	planejada	São Paulo-Morumbi	X Jorge Saad	São Paulo	Via Quatro	3 / 6.a / 6.b / 6.d / 6.j
5	planejada	AACD-Servidor	X Servidor	São Paulo	Metrô	6.d
6	planejada	PUC-Cardoso de Almeida	X Cardoso de Almeida	São Paulo	Metrô	6.d / 6.e
6	planejada	Angélica-Pacaembu	X Pacaembu	São Paulo	Metrô	6.a / 6.d
6	planejada	Higienópolis-Mackenzie	X Higienópolis	São Paulo	Metrô	6.a / 6.d
7	existente	Palmeiras-Barra Funda	X Barra Funda	São Paulo	CPTM	6.d / 6.e / 6.j
7	planejada	Pompéia	X Palmeiras	São Paulo	CPTM	6.j
9	existente	Vila Lobos-Jaguará	X Vila Lobos	São Paulo	CPTM	6.d
9	existente	Hebraica-Rebouças	X Eusébio Matoso	São Paulo	CPTM	3 / 6.d / 6.j
9	existente	Primavera-Interlagos	X Primavera	São Paulo	CPTM	3 / 6.d
9	planejada	Mendes-Vila Natal	X Mendes	São Paulo	CPTM	3 / 6.d / 6.e
10	existente	Prefeito Celso Daniel-Santo André	X Santo André	São Paulo	CPTM	3 / 6.e / 6.k
12	existente	Comendador Ermelino	X Ermelino Matarazzo	São Paulo	CPTM	3
12	planejada	União Vila Nova	X Vila Nova	São Paulo	CPTM	6.e
12	existente	São Miguel Paulista	X São Miguel	São Paulo	CPTM	6.e
12	existente	Jardim Helena-Vila Mara	X Jardim Helena	São Paulo	CPTM	6.d / 6.e
12	existente	Engenheiro Manoel Feio	X Manoel Feio	São Paulo	CPTM	6.e
13	planejada	Aeroporto de Guarulhos	X Cumbica	São Paulo	Metrô	3 / 6.b
15	planejada	Hospital Cidade Tiradentes	X Cidade Tiradentes	São Paulo	Metrô	6.e
17	planejada	São Paulo-Morumbi	X Jorge Saad	São Paulo	Metrô	3 / 6.a / 6.b / 6.d / 6.j
17	planejada	Estádio Morumbi	X São Paulo	São Paulo	Metrô	6.b / 6.j
17	planejada	Vereador José Diniz	X José Diniz	São Paulo	Metrô	6.e /
17	planejada	Jardim Aeroporto	X Água Espraiada	São Paulo	Metrô	3 / 6.b / 7.3
<b>TERMINAIS DE ÔNIBUS</b>						
<b>Área</b>	<b>Status</b>	<b>Nomenclatura atual</b>	<b>X Nomenclatura sugerida</b>	<b>Município</b>	<b>Responsável</b>	<b>Crítério</b>
3	existente	Aricanduva	X Guaiaúna	São Paulo	SPTrans	3 / 6.a / 6.f
4	existente	Carrão	X Vila Carrão	São Paulo	SPTrans	6.f
9	existente	Mercado	X Parque Dom Pedro II	São Paulo	SPTrans	6.c
2	existente	Vila Nova Cachoeirinha	X Cachoeirinha	São Paulo	SPTrans	6.e / 6.i
7	planejado	Água Espraiada	X Ponte Estaiada	São Paulo	SPTrans	1 / 3 / 6.a
3	planejado	Vila Mara	X Jardim Helena	São Paulo	SPTrans	3 / 6.c / 7.1
6	planejado	Jardim Aeroporto	X Água Espraiada	São Paulo	SPTrans	3 / 6.b / 6.c



## REDE METROPOLITANA – existente e proposta em estudo preliminar (versão 2014)

### CONCLUSÕES

A rede de transporte estrutural, com suas linhas metroviárias e ferroviárias, estações, corredores de ônibus e terminais de integração, representa a essência dos deslocamentos urbanos. São poucos os lugares da cidade que estão próximos a essa rede. Em geral, uma rede de transporte procura se aproximar o mais possível dos pontos notáveis da urbe. Essas características combinadas induzem uma nomenclatura que busque a essencialidade, tomando por base os nomes mais tradicionais, conhecidos e significativos.

É fundamental que os critérios de nomenclatura sejam expandidos para uma escala realmente metropolitana, superando os limites municipais e a governança das empresas públicas prestadoras do serviço de transporte. É necessário criar um Sistema de Nomenclatura Metropolitano para o transporte, em que os diversos entes e empresas envolvidas busquem uma referência técnica.

A cidade está em constante transformação e a infraestrutura do sistema estrutural de transporte público coletivo representa um ponto de apoio frente a esse comportamento dinâmico. As infraestruturas da mobilidade urbana têm a propriedade de prover o acesso, reduzindo isolamentos e inibindo exclusivismos, tornando um lugar conhecido e referenciado, aproximando os bairros da “cidade”, utilizando suas cores, logomarcas, arquitetura e, por que não dizer, sua nomenclatura clara e coesa.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CIA. DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. *Nomenclatura da Linha Leste*. São Paulo: Metrô, 1977. [elaborado por: GERRA, Paulo A. e SMILG, Irena T.]

\_\_\_\_\_. *Nomenclatura do Metrô 1*. São Paulo: Metrô, 1972. [elaborado por: REIS FILHO, Nestor Goulart]

\_\_\_\_\_. *Nomes das Estações do Metrô: um patrimônio a preservar*. São Paulo: Metrô, 2004. Disponível em: <[http://www.metro.sp.gov.br/empresa/nomenclatura\\_estacoes/nomenclatura\\_estacoes.shtml](http://www.metro.sp.gov.br/empresa/nomenclatura_estacoes/nomenclatura_estacoes.shtml)>. Acesso em: 27 set. 2006.

\_\_\_\_\_. *Concorrência Nº 40102213: Prestação de Serviços para a Realização de Estudo de Nomenclatura das Estações da Linha 18 – Bronze – Tamanduateí – Alvarengas da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô*. São Paulo: Metrô, 2012. Disponível em: <<http://www.imprensaoficial.com.br/PortallO/Enegocios/BaixaEdital.aspx?LicitacaoID=771509&EventoLicitacaoID=2334659>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

DICK, Maria V. P. A. *A Dinâmica dos Nomes na Cidade São Paulo: 1554-1897*. São Paulo: Annablume, 1997.

DICK, Maria V. P. A. Aspectos de Etnolingüística da Toponímia Carioca e Paulistana: Contrastes e Confrontos. In: *Anais do Congresso Nacional de Linguística e Filologia*. Rio de Janeiro: UERJ, 2010.

FREHSE, Fraya. *O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império*. São Paulo: Edusp, 2012.

JANOVITCH, Paula. *A Dinâmica dos Nomes de Ruas na Cidade de São Paulo*. Disponível em: <https://versaopaulo.wordpress.com/about>. Acesso em 22 mar. de 2015.

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997. [1960]

MENDES, Andrea A. Pão de Açúcar: uma ou várias motivações de um mesmo topônimo. In: *Cadernos do Congresso Nacional de Linguística e Filologia - Vol. XIV, nº 04*. Rio de Janeiro: UERJ, 2010.

MARX, Murillo. *Nosso Chão do Sagrado ao Profano*. São Paulo: Edusp, 2003. [1987]

ROSA, Sílvia Costa. *1001 Ruas de São Paulo*. São Paulo: Editora Panda, 2003.

SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. In: *Estudos Avançados 25*. (71), São Paulo: IEA/USP, 2011.