

# Ferrovias e dinâmica urbana: o caso das estações de Campanhã e de Presidente Prudente

Ana Maria Pacetti

**Orientadora: Profa. Dra. Arlete Maria Francisco (Unesp-Presidente Prudente).**

**Pesquisa: Iniciação Científica, bolsa Fapesp, Unesp-Presidente Prudente, 2017-18.**

O presente artigo é uma análise comparativa entre dois contextos urbanos distintos, cuja semelhança é a construção de ferrovias em sua gênese. O primeiro é a cidade de Porto, em Portugal, em que a inauguração da estação de Campanhã contribuiu para a transformação da paisagem da cidade antiga e cujo modal ferroviário permanece um importante meio de transporte, de mercadorias e de pessoas. O segundo é Presidente Prudente, no estado de São Paulo, em que a ferrovia se configurou como elemento de referência para o desenho e fundação da cidade, mas que atualmente se encontra

desativada. Essa comparação tem como objetivo entender o papel da ferrovia como estrutura que influencia no desenvolvimento urbano de uma área e na configuração da paisagem urbana. A análise foi realizada com base nos métodos da morfologia urbana, abordando a morfogênese de cada uma das áreas, bem como as permanências e transformações ao longo do tempo. O trabalho aponta para a necessidade de se repensar as zonas de fronteira deste tipo de infraestrutura que se configura como linha de fixação, a fim de minimizar os efeitos negativos na construção da paisagem urbana e na vida cotidiana das pessoas.

**Palavras-chave:** morfologia urbana; ferrovia; urbanização.

## Railways and urban dynamics: the case of Campanhã and Presidente Prudente stations

This paper presents a comparative analysis between two distinct urban contexts that share the construction of railways as a common point in their genesis. The first context is in the city of Porto, Portugal, where the inauguration of the Campanhã station contributed to the transformation of the old town's landscape and in which the railway network still remains as an important mean of transporting goods and passengers. The second context is in the city of Presidente Prudente, São Paulo, where the railway network is configured as a reference element for the design and foundation of the city, despite its current state of inactivity. The purpose of conducting this comparison is to understand the role of a railway network as an element which influences the urban development and the configuration of the urban landscape. The analysis was based on methods of urban morphology, addressing the morphogenesis of each area as well as its permanence and transformations over time. This work points to the necessity of rethinking the border areas of this type of infrastructure, which is configured as a fixed line, in order to minimize its negative effects on the construction of the urban landscape and on people's daily lives.

**Keywords:** urban morphology; railway; urbanization.

## Ferrocarril y dinámica urbana: el caso de las estaciones Campanhã y Presidente Prudente

El presente artículo es un análisis comparativo entre dos contextos urbanos diferentes, que tienen la construcción del ferrocarril como similitud en su génesis. La primera en Porto, Portugal, donde la inauguración de la estación de Campanhã ha contribuido a la transformación del paisaje de la ciudad vieja y cuyo modal ferroviario sigue siendo un importante medio de transporte, de mercancías y de personas. La segunda en Presidente Prudente, São Paulo, donde el ferrocarril se ha configurado como un elemento de referencia para el diseño y la fundación de la ciudad, pero que actualmente está inactivo. Esta comparación pretende entender el papel del ferrocarril como elemento que influye en el desarrollo urbano de una zona y en la configuración del paisaje urbano. El análisis se realizó con base en los métodos de la morfología urbana, abordando la morfogénesis de cada una de las áreas, así como las permanencias y transformaciones a lo largo del tiempo. El trabajo apunta a la necesidad de repensar las zonas fronterizas de este tipo de infraestructuras que se configuran como una línea de fijación, con el fin de minimizar sus efectos negativos en la construcción del paisaje urbano y en la vida cotidiana de las personas.

**Palabras clave:** morfología urbana; ferrocarril; urbanización.

## 1. INTRODUÇÃO

O surgimento da disciplina urbanística moderna, em meados do século XIX, está ligado, dentre outras questões, à melhoria da mobilidade da sociedade industrial. De acordo com Benevolo, “[...] os métodos da urbanística moderna partem destes dois fatos: a natureza vinculante das novas realizações técnicas — especialmente as ferrovias — e as medidas pleiteadas pelos higienistas [...]” (1998, p.74). Deste modo, a relação entre ferrovia e cidade está na base tanto das transformações das cidades antigas resultantes da modernização dos transportes, quanto do surgimento de cidades novas.

Em Portugal, a implantação das ferrovias ocorreu em um contexto de anseio pelo desenvolvimento industrial e social, a partir de um programa de construção de obras públicas (iluminação pública, abastecimento de água e infraestrutura de esgoto, construção de espaços públicos) e de novas redes de comunicações e transportes. Dentre os acontecimentos importantes que marcaram o processo de evolução das linhas férreas no país está a construção da estação de Campanhã, em 1877, que permitiu ultrapassar a barreira do rio Douro e concretizar a ligação da linha Norte, entre Porto e Lisboa.

Construída na mancha verde do Porto Oriental — uma área suburbana à época, caracterizada por uma paisagem praticamente rural, com extensas fazendas — a estação de Campanhã assumiu desde a sua inauguração um papel importante como centro ferroviário, no que concerne ao transporte de mercadorias e passageiros. É considerada a principal estação ferroviária da região norte do país, pois realiza o entroncamento das linhas do Norte e do Minho (PACHECO et al., 2016).

Por consequência, torna-se um polo de atração e centralidade, convertendo toda a região em que está inserida na zona mais industrializada da área metropolitana do Porto. Observa-se assim um significativo crescimento demográfico e urbanístico no seu entorno, bem como um notável desenvolvimento socioeconômico. Além disso, a escolha do local para sua implantação considerou o sistema viário pré-existente que tivesse ligação com a parte central da cidade, e também levou à

abertura de novas ruas que permitiram a expansão urbana dessa área (ALVES, 2015).

Já no Brasil, a primeira linha férrea foi inaugurada em 1854, sem função comercial, mas logo se percebeu a sua importância econômica para o escoamento de matérias primas e de produtos agrícolas, sobretudo o café. Este produto foi o responsável pela expansão da ferrovia para o estado de São Paulo, na década de 1860, e para a região da Alta Sorocabana, onde se localiza Presidente Prudente, no início do século XX (PASCOALICK, 1941). Contudo, se até o final do século XIX os trilhos buscavam o café e se estendiam por regiões já povoadas do estado, no século XX, a expansão da ferrovia se deu concomitantemente à exploração de novas regiões, habitadas até então pelos índios nativos (MATOS, 1974). Assim, a partir da localização das estações ferroviárias ocorreu a formação de diversos núcleos urbanos.

De acordo com Francisco (2015), das dezessete estações construídas ao longo dos últimos duzentos quilômetros da Estrada de Ferro Sorocabana, na Alta Sorocabana, apenas duas não formaram cidades. As datas de abertura dos loteamentos implantados no entorno destas estações são concomitantes ao ano de inauguração da estação ou diferem desta em apenas alguns anos.

Os trilhos chegaram a Presidente Prudente em 1917. Enquanto a estação era construída, o primeiro loteamento foi aberto à espera de moradores, que viriam nos trens da Sorocabana. Nesse caso, a estação e a linha férrea se constituíram como referência para o desenho dos dois loteamentos urbanos que surgiram nesse período de ocupação inicial, um defronte e outro posterior à estação, e também como elementos propulsores do desenvolvimento da cidade, desde a formação da vila até o declínio do transporte ferroviário, observado na década de 1980 (FRANCISCO, 2017).

A linha férrea seria então um elemento determinante para orientar o crescimento urbano, provocando alterações físicas e funcionais nas cidades que receberam essa infraestrutura (ALVES, 2015), além de orientar o surgimento de novas urbanizações. Isso permite a comparação entre dois contextos distintos: Porto, em que a ferrovia contribuiu para a transformação da paisagem urbana e cujo modal permanece como importante

meio de transporte de mercadorias e de pessoas; e Presidente Prudente, no qual a ferrovia se configura como elemento de referência para o desenho da cidade, mas que se encontra inativa. O objetivo dessa comparação é entender o papel da ferrovia como elemento que proporciona o desenvolvimento urbano de uma área e a configuração da paisagem urbana.

O trabalho se desenvolveu com base nos conceitos e métodos da morfologia urbana que, conforme Moudon (2015), consiste no estudo da forma física das cidades, bem como dos agentes e processos que vão moldando essa forma ao longo do tempo. O enfoque na forma privilegia o estudo do traçado urbano, de espaços públicos (como parques), de quarteirões e lotes, de monumentos e edifícios comuns.

Seguindo esses preceitos, foi realizado o estudo da urbanização das duas áreas a partir de levantamento documental e histórico, avaliando alterações no traçado urbano, evolução do tecido edificado, mudanças nas quadras e edificações a partir de intervenções públicas e privadas. Como forma de análise dessas transformações, adotou-se o instrumento de "redesenho cartográfico" (OLIVEIRA, 2004) das plantas das áreas de Campanhã (nos anos de 1892 e 2018), e de Presidente Prudente (nos anos de 1932 e 2018). O material cartográfico encontrado foi transferido para uma base de dados em Sistema de Informações Geográficas (SIG) e foi manipulado em diferentes camadas para a realização das comparações. Desse modo, ruas, edifícios e quarteirões foram analisados.

Este artigo se divide em três partes: a primeira discorre sobre o histórico de implantação da estação de Campanhã e a análise dos elementos físicos de sua área envoltória; a segunda aborda a estação de Presidente Prudente, seguindo o mesmo percurso do item anterior; e, por fim, uma comparação entre os dois contextos e análise do papel da estrutura ferroviária na configuração atual destas cidades.

Este trabalho é fruto de uma pesquisa de iniciação científica desenvolvida na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Unesp e financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) — Processo no 2017/16176-1 — que, por sua vez, permitiu a realização de parte do estudo na Universidade do

Porto, em Portugal, por meio de bolsa de pesquisa no exterior.

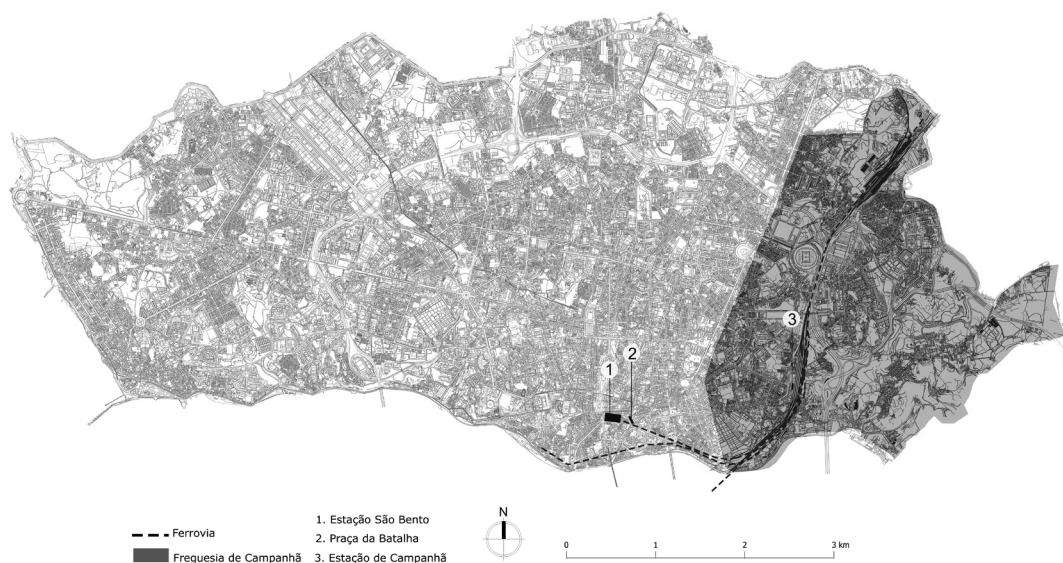
## 2. A ESTAÇÃO DE CAMPANHÃ

Localizada a leste na cidade do Porto, a freguesia de Campanhã (FIG. 1) é limitada ao sul pelo rio Douro e a leste pelo município de Gondomar, e é atravessada ainda pelos cursos d'água dos rios Tinto e Torto, que desaguam no rio Douro.

A urbanização dessa área se insere em um contexto de expansão da cidade do Porto em direção às áreas periféricas da época, em que houve uma divisão da cidade em Leste-Oeste (ou então "Porto Oriental" e "Porto Ocidental") e a consequente polarização entre um lado com condições mais precárias e o outro mais desenvolvido e elitizado:

Sem hesitações, o Porto, para lá da Praça da Batalha, é montado a uma velocidade verdadeiramente estonteante, imprimida pela Estação de Campanhã, e subitamente, vê-se relegado para um papel subordinado pelas forças atlânticas e endinheiradas e pelo poder centralista da edilidade que [...] relegaram, marginalizaram e esconderam a leste e no interior dos quarteirões a população mais pobre e carenciada. (PINTO, 2007, p.95).

Até o século XIX a paisagem rural era marcante nessa região, caracterizada por grandes extensões de terras com atividade agrícola e por várias casas de campo das famílias mais ricas do Porto. A partir dessa época, o panorama de Campanhã começa a mudar radicalmente devido a um processo de industrialização e de crescimento demográfico. De acordo com Pereira (2017), nesse período há a instalação de inúmeras unidades fabris e de armazéns, além do surgimento de atividades paralelas, como casas de pasto, tabernas, hospedarias, entre outros. Conforme a mesma autora, o crescimento dessas atividades promoveu um dinamismo desse território, alterando a sua forma física, os seus usos e, por consequência, a sua paisagem. Nesse contexto, a inauguração da linha férrea do Minho e do Douro, em meados de 1875, e da estação terminal de Campanhã



**FIG. 1:**

Localização da freguesia de Campanhã.

Fonte: GOOGLE EARTH. Editado pela autora.

(antes denominada estação Pinheiro) e sua ligação com a linha Norte, em 1877, foram importantes para esse processo de transformação e para a fixação de pessoas e atividades em seu entorno.

Segundo Pacheco, a linha férrea dividiu o território da freguesia em que foi implantada e assim urbanizou-o, promovendo a chegada de muitas indústrias e, conseqüentemente, de habitações proletárias, "substituindo os velhos caminhos aldeões e as quintas de Campanhã de Cima por fábricas, oficinas, pontes, viadutos, ilhas<sup>1</sup> e bairros operários" (PACHECO et al., 2016, p.19).

Se observarmos a fig. 2, essa questão se torna mais evidente, uma vez que após a fixação do complexo ferroviário — compreendendo as oficinas gerais da Companhia do Minho e Douro, novas indústrias e a própria estação e linha férrea — nota-se um crescimento significativo do número de "fogos"<sup>2</sup> em 1878. É interessante destacar também que todo o Porto Oriental acompanha esse dinamismo. Essa questão é apontada por Pinto (2007), que afirma que a estação de Campanhã, devido à sua força de atração, irá influenciar a construção da cidade do Porto a oriente, sobretudo antes da chegada da estação de São Bento no centro histórico, que provoca leve diminuição da importância de Campanhã.

Assim, essas mudanças contribuem para o processo de expansão urbanística de Campanhã, de modo que o tecido urbano se consolida com um traçado orgânico e espontâneo, sem planejamento, e novos edifícios adensam a área ao longo do tempo. Tal crescimento ocorre de forma acentuada até o período de 1916, data em que a Estação Central do Porto (estação de São Bento) é inaugurada, gerando uma nova centralidade ferroviária e desviando o fluxo de pessoas e mercadorias (PACHECO et al., 2016). Há então um abrandamento do crescimento do número de fogos em Campanhã e no Porto Oriental, e um crescimento significativo (já desde 1900) no Porto Ocidental, como novamente pode ser constatado.

No final dos anos 1980, as oficinas e indústrias localizadas na área ferroviária transferiram suas atividades para Matosinhos — primeira cidade ao norte de Porto —, sendo desativadas em 1990 e oficialmente demolidas em 1991 (PACHECO et al., 2016). Em seu lugar é possível perceber o alargamento das linhas férreas, como no caso da linha do Minho, que sofreu sucessivas adições e a construção da linha do metrô do Porto, no início dos anos 2000.

A chegada do metrô, em 2006, é considerada por Pacheco uma evolução positiva para a região, já que Campanhã foi

CENSOS	1864	1878		1890		1900		1911		1920	
	Fogos [n <sup>o</sup> ]	Fogos [n <sup>o</sup> ]	Variação [%]	Fogos [n <sup>o</sup> ]	Variação [%]	Fogos [n <sup>o</sup> ]	Variação [%]	Fogos [n <sup>o</sup> ]	Variação [n <sup>o</sup> ]	Fogos [n <sup>o</sup> ]	Variação [n <sup>o</sup> ]
Campanhã	1026	1542	50.3	2338	51.6	2973	27.2	3736	25.7	3979	6.5
Porto 'Oriental'	10554	12880	22.0	17937	39.3	21314	18.8	23879	12.0	25406	6.4
Porto 'Occidental'	9455	10681	13.0	13540	26.8	16898	24.8	18999	12.4	19979	5.2

**FIG. 2:**

Número de fogos habitacionais na cidade do Porto<sup>3</sup>.

Fonte: Elaborado pela equipe da Fundação BBVA<sup>4</sup> com base em INE, s.d.

a primeira rede com ligação ao aeroporto em Portugal, e é a segunda na Península Ibérica (PACHECO et al., 2016). De fato, a interface de Campanhã com as linhas do Comboios de Portugal (CP), com as linhas do metrô, e com as linhas de ônibus da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP) traz grande dinamismo para essa área, por meio da circulação constante de pessoas e mercadorias.

## 2.1. TRANSFORMAÇÕES URBANAS EM CAMPANHÃ

Desde a chegada da linha férrea e da estação de Campanhã até os dias atuais, processos de intervenção no espaço promoveram mudanças na paisagem urbana dessa região e alterações nas dinâmicas de crescimento. Como já mencionado, a linha férrea dividiu o território em que foi implantada, limitando a conexão entre os dois lados da estação. Em decorrência disso, ao comparar os dois mapas, de 1892 (quinze anos após a abertura da estação) e de 2018 (FIG. 3), é possível perceber contrastes urbanos entre esses lados, nos quais a oeste há maior ocupação e investimentos públicos, e a leste predominam vazios urbanos e uma paisagem industrial:

Do lado ocidental abriram-se novas ruas, arranjaram-se espaços públicos

e renovou-se a imagem da cidade, em contraste com o desinvestimento do outro lado da linha, onde continuavam a surgir cada vez mais unidades fabris e grandes edifícios de armazéns, coexistindo com alguns conjuntos de exploração agrícola.

É paradoxal que, trazendo consigo o crescimento econômico, essa infraestrutura [ferroviária] se implante no espaço como uma barreira que impede esse mesmo desenvolvimento do lado mais oriental da freguesia. (PEREIRA, 2017, p.129).

Além da linha férrea, outros elementos que contribuíram para o isolamento do lado leste da ferrovia, foi o próprio relevo — com maior desnível deste lado, favorecendo a ocupação na parte mais plana, a oeste — e a construção do terceiro trecho da Via de Cintura Interna (vci), na década de 1990. Essa última inclusive alterou consideravelmente a morfologia dos lugares onde foi implantada, “tornando-se, para a freguesia de Campanhã, à semelhança dos caminhos-de-ferro, numa barreira física e visual neste território” (PEREIRA, 2017, p.135).

Assim, é notável a concentração do aumento do número de edificações na área





**FIG. 3:**  
Evolução urbana de Campanhã.  
Fonte: Redesenho da autora  
com base em FERREIRA, 1892;  
MIPWEB, 2018.

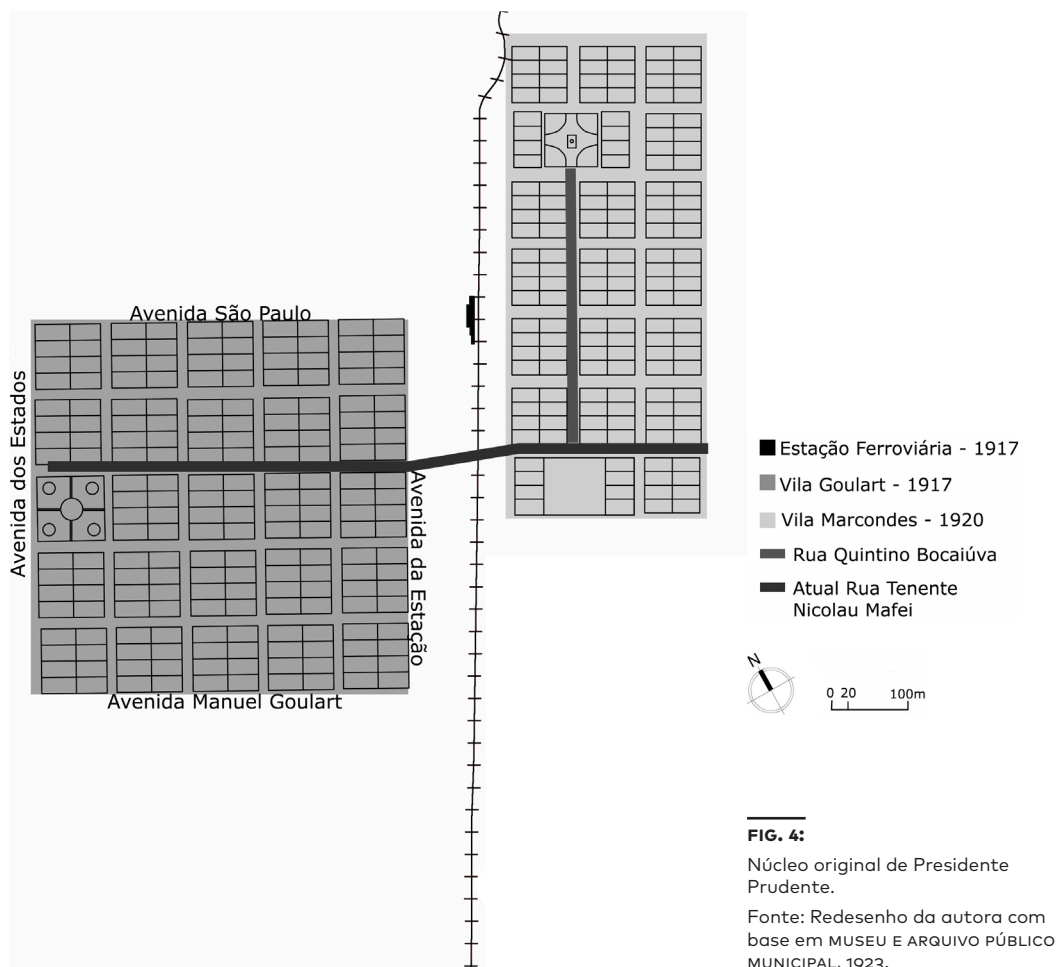
em frente à estação, ainda que existam alguns vazios no interior dos quarteirões. O outro lado da linha, além de não ter acompanhado esse crescimento no mesmo ritmo, permaneceu predominantemente com edifícios industriais.

Com relação ao traçado urbano, a análise dos mapas de 1892 e 2018 indica que houve poucas alterações, e que essas não aparentam ter uma intenção de promover melhorias urbanas, como a abertura de novas ruas na área em frente à estação. A Rua de Pinto Bessa, por exemplo, que fica exatamente em frente à estação, sofreu alterações apenas na mudança de pavimento, conforme indicam fotografias de diferentes períodos. As visitas de campo e análise de fotografias de localidades próximas indicam que essa tendência se aplica de modo geral na área estudada.

Do outro lado da estação, percebe-se que o solo foi recortado e a maior

intervenção foi a chegada da VCI que, junto com a ferrovia, confinou essa região em seus limites. Apesar de todas essas transformações, o edifício da estação foi o único que não sofreu alterações, preservando praticamente todas as suas características originais.

A análise da carta de qualificação do solo do Plano Diretor Municipal do Porto (PDM) de 2006, atualizado em 2012, mostra que mesmo com toda a dinâmica provocada pela interface de Campanhã, essa região ainda possui grandes possibilidades de formação urbana. É possível notar que apenas alguns quarteirões e parcelas são classificadas como consolidada<sup>5</sup>, que são justamente aqueles localizados no entorno imediato à estação, onde houve maiores intervenções e investimentos. O restante dos quarteirões é classificado, em sua maioria, como frente urbana contínua em consolidação<sup>6</sup>, ou ainda,



em áreas de edificação isolada com prevalência de habitação coletiva<sup>7</sup>, demonstrando assim que esse entorno ainda está em processo de formação e requer políticas e investimentos que incentivem o seu desenvolvimento. Em relação a isso, notamos ainda que há duas grandes parcelas destinadas a equipamentos propostos<sup>8</sup>, sendo uma delas adjacente à linha férrea.

O entendimento dessas transformações nos permite inferir que o processo de urbanização de Campanhã ainda é muito recente, e contribui para que ainda não tenha se consolidado nas partes mais distantes da ferrovia, apresentando diversos vazios urbanos e propostas de equipamentos públicos. O maior número de alterações localizadas no entorno mais próximo à estação indica sua grande influência para a área em que está implantada. Resta, no entanto, propagar esse dinamismo ao restante da freguesia.

### 3. A ESTAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE

Presidente Prudente surge em um contexto de produção capitalista do solo durante a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) na Alta Sorocabana. Os primeiros loteamentos da cidade visavam a comercialização. Nesse sentido, a cidade nasce da "reunião de dois núcleos urbanos para ampararem as vendas de terras feitas pelo Coronel Francisco de Paula Goulart e pelo Coronel José Soares Marcondes, que foram responsáveis por sua fundação sistemática e colonização" (ABREU, 1972, p.45).

De acordo com Abreu (1972), a ocupação do sítio teve início em 1917, com o começo da construção da estação ferroviária e a determinação do limite que serviria de referência para a implantação do primeiro loteamento, a Avenida São Paulo (atual Avenida W. Luis). A partir desse limite, se estabeleceu a Vila Goulart — localizada em frente à estação e composta por vinte

e cinco quarteirões, limitados por quatro avenidas: São Paulo, da Estação (atual Avenida Brasil), Manuel Goulart, e dos Estados (atual Avenida Coronel José Soares Marcondes) — também denominada aqui como “quadrilátero central”.

Em 1920, outro loteamento é locado atrás da estação e contrário à Vila Goulart — a vila Marcondes, composta por vinte e um quarteirões e terminando no limite da esplanada, onde se ligaria à Vila Goulart pela Rua João Pessoa (atual Tenente Nicolau Maffei) (FIG. 4). Esses loteamentos seguiram a linha férrea como referência — localizada no espigão — e, portanto, foram implantados nas áreas mais planas. A partir da Vila Goulart e Vila Marcondes o relevo se torna mais acentuado.

É importante destacar que a demarcação desse núcleo original se limita à localização das quadras e indicação de praças e igrejas, não havendo nenhum tipo de composição de edificações como referência nesse primeiro momento, com exceção da estação ferroviária. O que se sabe, portanto, é que não se pode mencionar ainda a presença do urbano e que o processo de constituição de uma “urbanidade” tarda a acontecer no município.

Apesar de Presidente Prudente ser elevada à condição de município em 1921 por atender a exigências legais<sup>9</sup> (ABREU, 1972, p.93), não existia ainda atributos urbanos que poderiam legitimá-la nessa categoria. Os registros da época demonstram a inexistência de infraestrutura urbana básica (pavimentação de vias, iluminação pública, saneamento) e a precariedade dos poucos equipamentos públicos existentes (uma pequena capela erguida em 1918 por ordens do Coronel Goulart, proprietário da gleba correspondente às vilas Goulart e Nova, e o grupo escolar).

Tais características, típicas de um “povoado de ‘boca de sertão’” (ABREU, 1972, p.330), permaneceram até meados de 1931. A partir de então, a administração pública municipal recebeu orientações técnicas de organismos administrativos estaduais e repasses de recursos que possibilitaram as obras de infraestrutura. É a partir desse período que começam as obras de melhorias urbanas, promovendo mudanças significativas na paisagem urbana, como a instalação de sarjetas e postes de energia

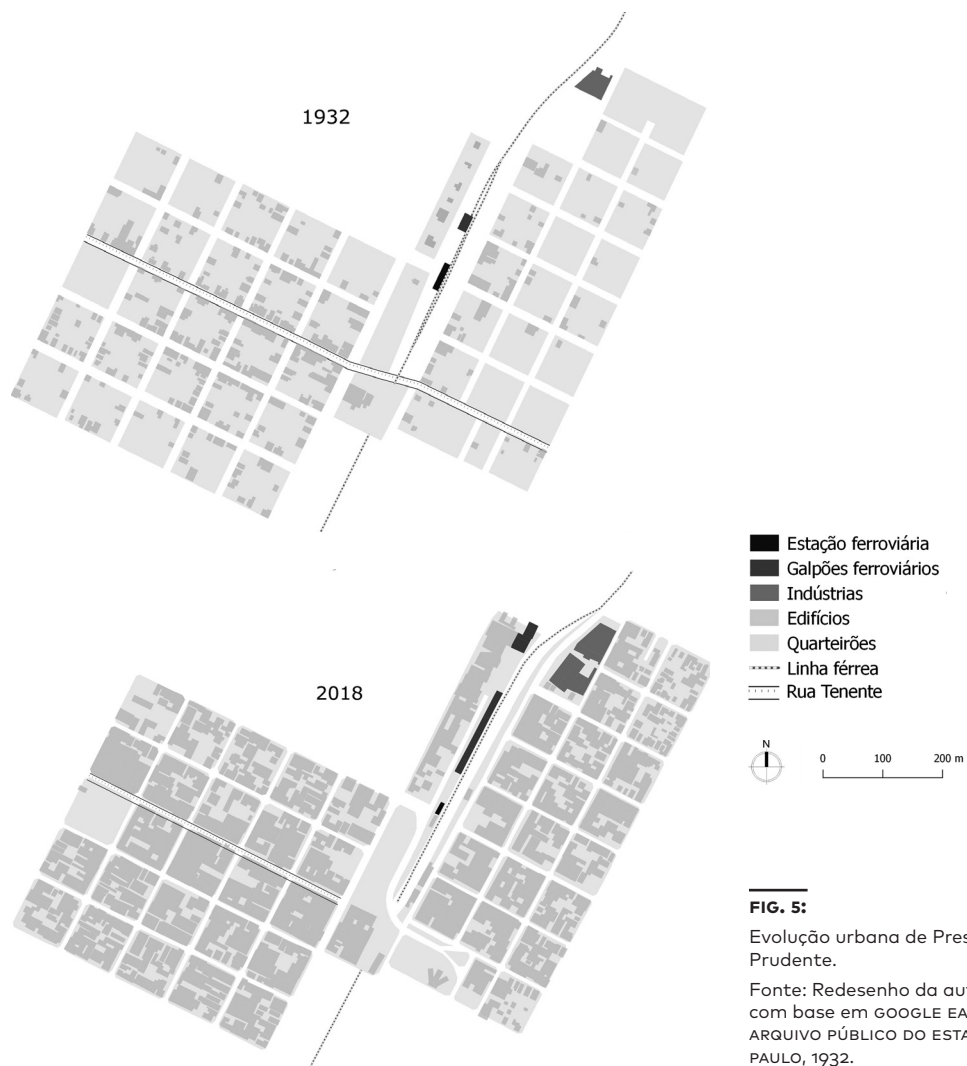
elétrica, obras de calçamento, e construção de alguns equipamentos públicos, como o jardim municipal (atual Praça 9 de Julho) e o Paço Municipal. As obras também se estendem à estação ferroviária, já que em 1943 um novo prédio é construído, desconsiderando totalmente aspectos formais e arquitetônicos do prédio original, de 1919.

De todo modo, tais intervenções são fundamentais no processo de consolidação do núcleo urbano e para a construção de edifícios importantes enquanto patrimônio. Somado a isso, nessa época, o quadrilátero central passa a ser também delimitado como centro comercial da cidade, protagonista na estrutura urbana até aproximadamente a década de 1970, na qual a ferrovia ainda tem grande importância econômica.

Destacam-se aqui alguns eventos que contribuíram ao longo do tempo para uma reestruturação do quadrilátero central: o início do processo de verticalização, na década de 1940; a expansão territorial da cidade, por volta da segunda metade da década de 1950 (SPOSITO, 1991); a intensificação do crescimento urbano com a proliferação de novos loteamentos e a instalação de grandes conjuntos habitacionais em glebas cada vez mais distantes do centro, na década de 1970 (SPOSITO, 1995); e, por fim, a inauguração de dois shopping centers, nas décadas de 1980 e 1990, um localizado próximo ao centro principal (cerca de 700 metros), e o segundo mais distante, no encontro das avenidas W. Luís e Manuel Goulart.

Tais acontecimentos constituíram novos usos e uma nova configuração espacial para o quadrilátero central, compreendido até então como centro principal. Ocorre, então, o que Sposito denomina “complexificação” da centralidade intraurbana — referindo-se à “descentralização territorial dos equipamentos comerciais e de serviços” (SPOSITO, 1991, p.242) e à emergência de novas áreas centrais no território urbano, como o surgimento dos subcentros nas áreas de expansão urbana e de conjuntos habitacionais. Assim, esse processo se estrutura delineando novas formas de consumo, lazer e apropriação dos espaços urbanos no município — de forma desigual e fragmentada — caracterizando o centro principal como uma área de comércio mais popular, destinado à população de baixa renda (MIÑO, 2004).





Assim como em Campanhã, a ferrovia dividiu o território onde foi construída e resultou em maior dinamismo em um de seus lados. Nas análises dos mapas do município em diferentes períodos é possível perceber que, desde o início, há uma ocupação mais significativa na Vila Goulart, e que o município segue uma tendência de crescimento nessa direção. Compreende-se que é por esse motivo que o quadrilátero central sofre mais alterações no processo de expansão urbana, enquanto na região da Vila Marcondes a paisagem urbana sofre pouquíssimas modificações — como exploraremos adiante.

Ademais, o declínio do transporte ferroviário no estado de São Paulo e a ascensão da rede rodoviária como principal meio de transporte na década de 1990, somado a inúmeras intervenções

no núcleo original, com caráter higienista e de embelezamento, também entre a década de 1990 e o início dos anos 2000, influenciaram fortemente para a descaracterização e degradação de toda área correspondente ao complexo ferroviário. Atualmente, o prédio da estação ferroviária abriga as atividades do Órgão de Defesa do Consumidor do estado de São Paulo (Procon) e alguns galpões industriais foram preservados e funcionam como centro cultural e de exposição, o restante encontra-se abandonado.

Os espaços públicos adjacentes à estação e à ferrovia apresentam uma série de conflitos sociais: são ocupados por população em situação de rua; contém comércio informal e popular (camelódromo); e devido ao caráter predominantemente comercial do

quadrilátero central, essa região tem maior movimento de pessoas e veículos apenas em horário comercial.

Todas essas questões denotam a complexidade dessa região, ao mesmo tempo que demonstram a perda da importância desse importante conjunto arquitetônico para o município.

### 3.1. TRANSFORMAÇÕES OCORRIDAS EM PRESIDENTE PRUDENTE

Ao analisar a planta dessa região de Presidente Prudente em dois períodos diferentes, 1932 e 2018 (FIG. 5), é possível observar que, mesmo que o traçado urbano tenha sido pouco afetado, o processo de intervenções desde a chegada da linha férrea e da estação alterou a paisagem urbana, e que tais modificações foram mais acentuadas no loteamento da Vila Goulart do que no da Vila Marcondes, a exemplo do número de edifícios construídos, sempre maior no primeiro do que no segundo.

É interessante observar a influência que a linha férrea exerceu na ocupação no solo, já que na Vila Marcondes as quadras mais ocupadas são justamente aquelas em frente à ferrovia, como é possível observar na planta de 1932. Ademais, tais quadras também têm um de seus lados voltados para a Rua Quintino Bocaiuva, a qual se consolidou como importante eixo comercial do loteamento em meados das décadas de 1930 e 1940, abrigando também edifícios industriais ligados à ferrovia. Na planta de 2018, a construção de edifícios no interior das quadras mostra que essa diferença entre elas é menos visível devido à ocupação mais uniforme em toda a Vila Marcondes.

Podemos perceber ainda que na Vila Marcondes os edifícios sofreram menos alterações do que na Vila Goulart, uma vez que muitos deles são os mesmos, e na maioria das quadras as mudanças sofridas correspondem apenas à construção de novas edificações. Já na Vila Goulart, os edifícios não se mantêm os mesmos, visto que em praticamente todas as quadras há modificações. Acredita-se que isso se deve à tendência de crescimento que o município seguiu em direção à Vila Goulart, ficando essa mais sujeita a intervenções do que a Vila Marcondes.

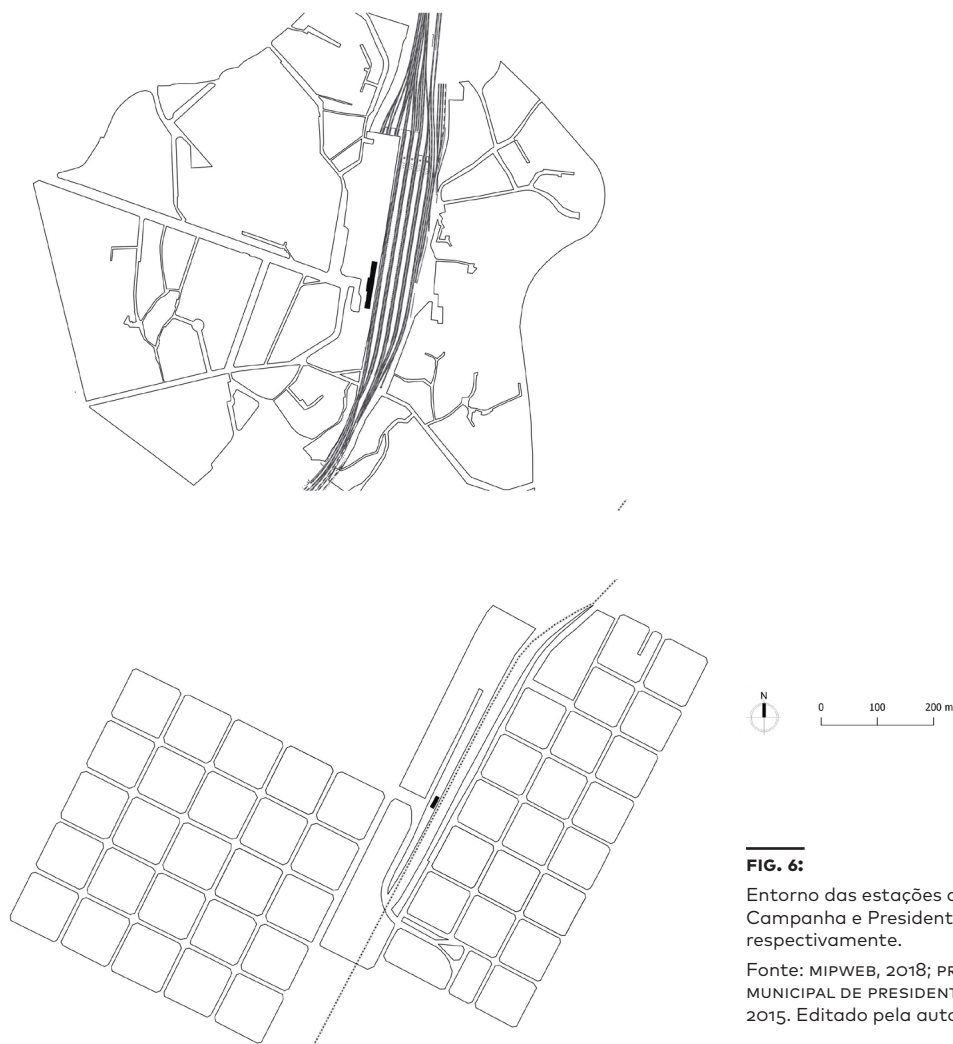
De acordo com os fundamentos da morfologia urbana (CONZEN, 2018), é possível inferir que na Vila Goulart a transformação do tecido ocorreu por substituição do tecido urbano, e na Vila Marcondes por adição de novos elementos.

A construção do Viaduto Tanel Abudd em 1977 (linha que dá acesso para automóveis aos dois lados da ferrovia, como mostra o mapa de 2018) tornou essas diferenças entre os loteamentos mais nítidas e contribuiu para maior isolamento da Vila Marcondes, já que rompeu a ligação mais fluida que existia entre eles: a Rua Tenente Nicolau Maffei. O viaduto foi o responsável pela maior transformação do tecido urbano na área da estação. Apesar disso, a Rua Tenente Nicolau Maffei continuou sendo um importante eixo comercial, o que é comprovado pela presença predominante de edifícios de comércio e serviços no trecho correspondente à rua de pedestres desde 1932.

Pode-se inferir também que a Vila Marcondes está, ao mesmo tempo, próxima e distante do centro principal, pois muito embora o zoneamento municipal a indique como parte do centro, a população moradora não se sente pertencente a ele, como foi mostrado por Pacetti (2018). O estigma “além linha” é marcante no imaginário da população, separados pela barreira da ferrovia e, mais recentemente, do viaduto.

O Plano Diretor Municipal de Presidente Prudente não trata especificamente das áreas frágeis da cidade, aquelas que possuem maiores problemas sociais e infraestruturais, entretanto, o mapa de inclusão/exclusão social produzido pelo Centro de Estudos e de Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas (CEMESPP), da Faculdade de Ciência e Tecnologia da Unesp — Presidente Prudente, revela altos índices de exclusão social nas áreas a leste da estação ferroviária, enquanto os de maior inclusão social estão a oeste.

Ademais, percebe-se a permanência dos principais edifícios históricos relacionados à ferrovia, e também do leito da ferrovia, que permaneceu inalterado ao longo do tempo. No entanto, pouco desse patrimônio foi preservado ou mantido em sua forma original, como apresentado anteriormente.



**FIG. 6:**

Entorno das estações de Campanhã e Presidente Prudente, respectivamente.

Fonte: MIPWEB, 2018; PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2015. Editado pela autora.

#### 4. A INFLUÊNCIA DA FERROVIA NA DINÂMICA URBANA: SEMELHANÇAS E DIFERENÇAS ENTRE CAMPANHÃ E PRESIDENTE PRUDENTE

A análise das regiões envoltórias à linha férrea, como os casos de Campanhã e Presidente Prudente, mostra o papel da ferrovia como "marco edificatório" (FRANCISCO, 2015) de um núcleo urbano e uma importante referência não apenas para o traçado da cidade como também para a ocupação em seu entorno, dividindo o território onde é implantada. A partir disso, o crescimento dessas áreas parte da frente da estação ferroviária, enquanto o outro lado permanece mais isolado, e até mesmo alheio às transformações e investimentos públicos.

O estudo mostrou que as alterações mais significativas da paisagem urbana

ocorreram em relação às edificações e ao uso e ocupação do solo, e não ao sistema de vias, confirmando serem estes os elementos morfológicos que menos se alteram ao longo do tempo.

Outra questão importante é a diferença entre o traçado urbano entre os dois casos estudados (FIG. 6). Em Campanhã há um desenho orgânico em contraposição a malha ortogonal de Presidente Prudente, além do fato de os quarteirões serem maiores e pouco conectados no primeiro caso, contrariamente ao segundo.

Partiu-se do pressuposto de que o traçado ortogonal, por ser fruto de um desenho regular, imprimia maior ordenamento do solo e carregava mais qualidades urbanas, além de permitir maior integração, uma vez que há maior cruzamento entre as ruas, dada a malha mais fina. Ao tentar estabelecer uma

relação entre essas malhas urbanas e as características da paisagem, percebeu-se que o traçado urbano é um parâmetro que não deve ser analisado isoladamente. Os agentes e os processos têm interferência relevante no desenho da cidade.

O estudo da urbanização de Presidente Prudente indicou que seu traçado não é fruto de um planejamento urbano "*stricto sensu*", visto que não possuía diretrizes urbanas para ocupação e crescimento urbano. O traçado regular, tipo "tabuleiro de xadrez", consistia na forma mais fácil de parcelamento do solo à época, e foi utilizado para diversos loteamentos da Alta Sorocabana com vistas a obter maiores lucros com a venda dos lotes (FRANCISCO, 2015). A mesma lógica pode ser atribuída a Campanhã, se considerarmos que os planos municipais não estabeleceram diretrizes de crescimento urbano para essa área, e assim o tecido se estabeleceu sem seguir um raciocínio que a integrasse ao restante da cidade.

Outra diferença importante entre as duas situações, e que se reflete em suas dinâmicas urbanas, certamente é o fato de a Estação de Campanhã ter se mantido e continuado em funcionamento ao longo do tempo, e do transporte ferroviário ainda ser um importante modal para o país. Isso contribui para que o entorno imediato à estação permaneça sempre ativo e movimentado, ainda que o restante da freguesia apresente problemas urbanos e sociais.

No caso de Presidente Prudente, todo o contexto de desativação da ferrovia — de alteração de uso da estação ferroviária para abrigar as atividades do Procon, do abandono da maioria dos galpões ferroviários, dos conflitos sociais presentes nos espaços públicos adjacentes à estação e à ferrovia e do funcionamento das atividades no quadrilátero central apenas em horário comercial — contribui para a complexidade dessa região e para a sua degradação, sobretudo no entorno imediato à estação.

Há então um paradoxo: a estação de Campanhã exerce uma centralidade no que diz respeito, principalmente, à consolidação de serviços, equipamentos e circulação de pessoas, mesmo localizada em uma área periférica na cidade do Porto; enquanto a estação de Presidente Prudente,

localizada na área central do município, não apresenta a mesma centralidade.

Isto posto, independentemente de estar ou não ativa, em ambas as cidades a ferrovia se configura como uma barreira, revelando ser esta a característica mais marcante deste elemento físico para a dinâmica da cidade.

Conzen (2018) denomina "linha de fixação" alguns elementos da paisagem que têm o poder de influenciar a morfologia de suas áreas adjacentes, como as ferrovias. Estas podem atrair diferentes usos para o seu arredor, mas também representam a divisão do espaço urbano. De acordo com Lynch (1990), estas linhas podem caracterizar o limite de um bairro e reforçar a sua identidade e legibilidade, contribuindo para o maior grau de urbanidade, mas podem também fragmentar a cidade.

Entretanto, segundo Lynch, "um limite pode tornar-se algo mais do que um simples obstáculo dominante se permitirmos que dele façam parte algumas qualidades motoras e visuais" (1990, p.113). Disto aponta-se a preocupação com as chamadas "zonas de fronteira" destas linhas de fixação, pois, dependendo de como são tratadas, podem significar fronteiras sociais, no sentido de estabelecer a zona "além linha" e fronteiras físicas, como podemos observar em ambas as cidades em estudo. Observa-se o crescimento em ambos os lados, mas um se desenvolve menos que o outro, na medida em que fica alheio às transformações urbanas e investimentos públicos.

## 5. CONCLUSÃO

O trabalho apresentou uma análise comparativa da forma urbana das áreas envoltórias das estações de Campanhã, na cidade do Porto, em Portugal, e de Presidente Prudente, na cidade homônima, no estado de São Paulo, Brasil, e suas dinâmicas urbanas resultantes.

Todas as semelhanças e diferenças indicadas demonstram que a ferrovia deixa a sua marca por onde é implantada, contribuindo de modo decisivo para delinear a forma com que a paisagem urbana é configurada. Associado a isso, há de se considerar questões políticas e econômicas, bem como os agentes

envolvidos nas transformações da paisagem ao longo do tempo, o que ultrapassa o escopo deste artigo.

Nos dois casos, as dinâmicas na evolução urbana e as alterações ocorridas na forma e na paisagem demonstraram, principalmente, que embora a ferrovia favoreça a urbanização de uma área, também se apresenta como uma barreira física, contribuindo para o baixo índice de desenvolvimento urbano de um de seus lados, independentemente de o tecido urbano ser espontâneo e orgânico, no caso de Campanhã, ou regular e planejado, no caso de Presidente Prudente. Por fim, o trabalho aponta a necessidade de se repensar as zonas de fronteira deste tipo de infraestrutura que se configura como linha de fixação, a fim de minimizar os seus efeitos negativos na construção da paisagem urbana e na vida cotidiana das pessoas. Nesse ponto, é fundamental que o planejamento urbano considere o tipo de leitura aqui realizado, as formas de apropriação e o incentivo à participação da população local. Com isso, intervenções públicas e privadas podem ser mais coerentes com a forma urbana, além de contribuir para a diminuição de desigualdades sociais na ocupação do território.

---

## NOTAS

1. As "ilhas" eram filas de pequenas casas construídas na parte traseira dos lotes profundos das habitações burguesas na cidade do Porto, no final do século XIX, à época da industrialização. Em Portugal, esse termo é utilizado para denominar todo tipo de ocupação irregular no território, com habitações em condições precárias e ausência de infraestrutura urbana (VAZQUEZ; CONCEIÇÃO, 2015).
2. De acordo com o Censo, é considerado "fogo" ou "família" "o indivíduo ou indivíduos, casados ou solteiros, com filhos ou sem filhos, com ou sem criados, habitando um mesmo recinto em íntima economia doméstica. Uma pessoa vivendo só, em lugar separado, constituía fogo" (CENSO, 1864, p.XII).
3. O Porto "Oriental" é constituído pelas freguesias: Bonfim, Campanhã, Paranhos, Santo Il defonso e Sé, todas com dados nos Censos de 1864 a 1900. Por outro lado, o Porto "Ocidental" é constituído pelas freguesias: Aldoar (a partir de 1900), Cedofeita, Foz do Douro, Lordelo do Douro, Massarelos, Miragaia, Nevogilde (a partir de 1900), Ramalde (a partir de 1900), São Nicolau e Vitória. Aldoar, Nevogilde e Ramalde surgem nos Censos de 1864 a 1890 anexadas ao Concelho de Bouças.
4. Essa equipe integrava o projeto *El ferrocarril y la ciudad en la encrucijada: paisaje urbano y patrimonio industrial en el entorno de las estaciones de la Península Ibérica, 1850-2017*, subsidiado pela Fundação BBVA, com a qual a autora atuou em parceria durante o período de pesquisa no exterior. Tal projeto compreende uma grande equipe de pesquisadores em diversas

universidades de Portugal e Espanha. No caso da cidade do Porto, as análises foram dirigidas às estações ferroviárias de São Bento e Campanhã.

5. De acordo com o Plano Diretor Municipal do Porto (PDMP), as áreas de frente urbana contínua consolidada "correspondem às áreas estruturadas em quarteirão, com edifícios localizados predominantemente à face dos arruamentos, em que o espaço público e as frentes urbanas edificadas que o conformam se apresentam estabilizados" (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, 2012, p.19). Essas áreas possuem ainda "edifícios significativos e conjuntos de edifícios com interesse patrimonial, caracterizadores de uma imagem da cidade que interessa preservar [...]" (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, 2006, p.19).
6. De acordo com o PDMP, as áreas de frente urbana contínua em consolidação são aquelas em que "as frentes urbanas edificadas estão em processo de transformação construtiva e de uso" (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, 2006, p.20). A intenção para essas áreas é a "manutenção e reestruturação das malhas e a consolidação do tipo de relação do edificado com o espaço público existente" (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, 2006, p.20).
7. De acordo com o PDMP, as áreas de edificação isolada com prevalência de habitação coletiva "correspondem às áreas da cidade de formação recente, predominantemente caracterizadas por edifícios isolados de habitação coletiva ou de uso misto resultando de operações de loteamento ou de intervenções de dimensão significativa e que, na sua maioria, não definem atualmente malhas regulares em frente urbana contínua" (PLANO DIRETOR MUNICIPAL, 2006, p.21).
8. De acordo com o PDMP, as áreas de equipamento correspondem às parcelas afetadas ou a afetar à instalação de equipamentos ou infraestruturas de interesse público e com carácter estruturante no ordenamento e funcionalidade da cidade. Consoante correspondam a equipamentos ou infraestruturas já instalados ou propostos pelo PDMP, consideram-se as seguintes subcategorias: a) Área de equipamento existente; b) Área de equipamento proposto.
9. As obrigações impostas pelo estado de São Paulo para o núcleo urbano se emancipar eram: "apresentar população não inferior a 10 mil almas e sede com pelo menos mil habitantes e com pelo menos 100 prédios bons; edifícios para funcionar a administração municipal, duas escolas e uma cadeia; sede com condições de salubridade e saneamento; prova de conseguir impostos municipais de pelo menos 20 contos de réis anuais, e representação dos habitantes" (GHIRARDELO, 2002 apud FRANCISCO, 2017, p.102-103).

---

## REFERÊNCIAS

- ABREU, D. S. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972.
- ALVES, R. M. V. **Arquitetura, cidade e caminho de ferro**: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro. 2015. Tese (Doutoramento em Arquitetura) — Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal, 2015.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Distribuição da rede de Presidente Prudente**. São Paulo, Cia Elétrica Cayua, 1932.
- BENEVOLO, L. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1998.
- CENTRO DE ESTUDOS E MAPEAMENTO DA EXCLUSÃO SOCIAL PARA POLÍTICAS PÚBLICAS. Disponível em: <[www.fct.unesp.br/#!/pesquisa/grupos-de-estudo-e-pesquisa/cemespp/](http://www.fct.unesp.br/#!/pesquisa/grupos-de-estudo-e-pesquisa/cemespp/)>. Acesso em: jul. 2019.
- CONZEN, M. P. Core Concepts in Town-Plan Analysis. In: OLIVEIRA, V. (ed.) **Teaching Urban Morphology**. Porto: FEUP, 2018. p.123-145.
- FRANCISCO, A. M. A EFS como linha de penetração para a ocupação da Alta Sorocabana. In: FIORIN, E.; HIRAO, H. (orgs.). **Cidades do interior paulista**: patrimônio urbano e arquitetônico. 1. ed. Jundiaí: Paco Editorial; Cultura Acadêmica, 2015. p.81-106.

\_\_\_\_\_. **Os trilhos da ferrovia:** desbravando o território, produzindo cidades na Alta Sorocabana. Monografia (Relatório de Pesquisa apresentado ao Conselho Nacional de Pesquisa) — Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista de Presidente Prudente, Presidente Prudente, 2017. Mimeografado.

INE. Instituto Nacional de Estatísticas de Portugal. **Censos em Portugal de 1864 a 2011.** Disponível em: <censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=censos\_historia\_pt>. Acesso em: jul. 2018.

LYNCH, K. **A imagem da cidade.** Lisboa: Edições 70, 1990.

MATOS, O. N. de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Ômega; Sociologia e Política, 1974.

MIÑO, O. A. S. **Os espaços da sociabilidade segmentada:** a produção do espaço público em Presidente Prudente. 2004. Tese (Doutorado em Geografia) — Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista de Presidente Prudente, Presidente Prudente, 2004.

MIPWEB. **Portal de informação geográfica.** Disponível em: <mipweb.cm-porto.pt/>. Acesso em: ago. 2018.

MOUDON, A. V. Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente. **Revista de Morfologia Urbana**, v.3, n.1, p.41-49, 2015.

MUSEU E ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL. **Planta da cidade de Presidente Prudente.** Presidente Prudente, 1923.

OLIVEIRA, V. **A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto.** 2004. Dissertação (Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano) — Universidade do Porto, Portugal, 2004.

PACETTI, A. M. **Análise dos crescimentos e das transformações dos núcleos originais das cidades na Alta Sorocabana.** Relatório de pesquisa de iniciação científica da Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista de Presidente Prudente, Presidente Prudente, 2018. Mimeografado.

PACHECO, H. et al. **Campanhã e os 140 anos da Estação de Caminho de Ferro.** Porto: O progresso da Foz, D.L., 2016.

PASCOALICK, R. Uma ferrovia paulista: a Sorocabana. **Revista do Arquivo Municipal**, São Paulo, ano VII, v. LXXVI, p.183-195, maio 1941.

PEREIRA, F. **Terminal Intermodal de Campanhã:** conceitos e reflexões em torno de um projecto de requalificação urbana. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) — Universidade do Porto, Portugal, 2017.

PINTO, J. R. **O Porto Oriental no final do século XIX:** um retrato urbano. Porto: Edições Afrontamento, 2007.

PLANO DIRETOR MUNICIPAL DO PORTO. 2012. Disponível em: <mipweb.cm-porto.pt/Munisig/Dados/Regulamento\_PDM/PDM%20-%20Porto-diario-republica.pdf>. Acesso em: ago. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Mapa da cidade 2015.** Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Habitação, 2015.

SPOSITO, M. E. B. **O chão arranha o céu:** a lógica da (re) produção monopolista da cidade. 1991. Tese (Doutorado em Geografia) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

\_\_\_\_\_. A expansão territorial urbana de Presidente Prudente. **Recortes**, Presidente Prudente, v.1, n.4, p.05-40, jun. 1995.

VAZQUEZ, I.; CONCEIÇÃO, P. (coord.). **"Ilhas" do Porto:** levantamento e caracterização. Porto: FEUP, 2015.

---

## **SOBRE A AUTORA**

Arquiteta e urbanista graduada pela Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista de Presidente Prudente em 2018. Atualmente é trainee de gestão pública pelo programa da Vetor Brasil, atuando com políticas públicas e inovação na Secretaria de Estado da Justiça do Espírito Santo.  
ana.arq.pacetti@gmail.com