

Arthur Simon Zanella

Metrópoles em camadas

os rastros da Tramway Cantareira no Jaçanã

Resumo

Busca-se com esta pesquisa verificar se o antigo eixo ferroviário entre o centro de São Paulo e seu aeroporto internacional deixou rastros dessa modalidade de transporte sobre as vias que hoje ocupam seu lugar no bairro do Jaçanã. Por meio de uma cartografia fotográfica e comparativa, os usos e formas urbanas demonstrarão a perenidade desses rastros como hegemonia de escalas nas vias.

Mobilidade urbana

Uso e ocupação do solo

Trem das Onze

Abstract

This research seeks to verify if the old railway axis between the center of São Paulo and its international airport left traces of this mode of transportation on the roads that today occupy their place in the district of Jaçanã. Through photographic and comparative cartography, the urban uses and forms will demonstrate the permanence of these traces as hegemony of scales in the roads.

Urban mobility

Use and occupation of soil

Trem das Onze

INTRODUÇÃO

O mês de maio de 2018 foi, indiscutivelmente, marcante para a história dos transportes rodoviários no Brasil. A chamada “Crise do Diesel” (MOURA, 2018), com paralização de caminhoneiros a nível nacional, tornou evidentes diversas fragilidades e incoerências em âmbitos que vão desde estratégias político-econômicas até os sistemas de transporte que articulam os territórios urbanos e o próprio país como um todo.

A retumbante dependência brasileira dos transportes rodoviários até então nunca havia sido exposta de forma tão clara, seja por meios negativos, como a indisponibilidade de alimentos, remédios, combustíveis e insumos, seja por meios que podem ser considerados positivos, como a fluidez urbana em cidades célebres por seus congestionamentos, para aqueles que ainda tinham condições de se locomover com seu automóvel.

Para a região metropolitana de São Paulo, maio de 2018 marcou também o primeiro dia útil de funcionamento da linha 13-jade, que segundo planejamento da CPTM vai conectar a estação Chácara Klabin, na região Centro-Sul de São Paulo, ao bairro de Bonsucesso, em Guarulhos, divisa com Arujá. E um dos principais assuntos que tal evento reavivou foi a existência de uma linha ferroviária que, décadas atrás, já fazia a conexão do centro de São Paulo até o Aeroporto Internacional de Guarulhos e que foi extinta.

“As paradas foram entregues [...] com a presença de várias autoridades locais, que comemoravam a volta do trem a Guarulhos após 53 anos da desativação da Estrada de Ferro Cantareira” (ZYLBERKAN, 2018), muito embora as três únicas estações estejam longe de alcançar algum ponto estratégico de integração com o restante da malha de transportes intermunicipais, desencorajando até os próprios guarulhenses a usá-las, devido à distância do centro da cidade-sede ao aeroporto.

Em um cenário atual, no qual a necessidade de mobilidade e acessibilidade urbanas é tão urgente em regiões metropolitanas como a paulistana, é necessário levar em conta que questões como essa transcendem meras respostas a demandas sociais estritamente ligadas ao transporte. Assim como afirma Langenbuch (1971, p. 334), “o arranjo espacial da grande São Paulo repousa, sobretudo, na infraestrutura em vias de transporte”, e a própria forma que as cidades tomam com o passar dos anos correlaciona-se profundamente à mobilidade que lhes é oferecida.

O impacto da implantação de uma estrutura de transporte de massa pode se estender em diversas es-

calas sobre o tecido urbano a partir de sua localização, e essa ressonância se dá tanto no espaço como no tempo. O presente estudo busca reunir e analisar pistas materiais que indiquem como o sistema de transporte metropolitano exerce influências sobre o território onde esteve, mesmo inexistindo no presente.

A escolha do caso a ser analisado tem relação com o impacto na mobilidade e, logo, na própria constituição da Região Metropolitana de São Paulo. A antiga Tramway Cantareira já fazia uma conexão que hoje parece tão óbvia quanto fundamental entre o ponto de ligação internacional da megalópole com seu centro, estabelecendo uma rede de mobilidade municipal, intermunicipal e global coesa com a escala econômica e infraestrutural de São Paulo.

A TRAMWAY CANTAREIRA E A ZONA NORTE DE SÃO PAULO

Cidade que sempre teve sua evolução urbana ligada a seus ciclos de produção, e um dos aspectos mais visíveis é a sua materialização por meio da contínua adaptação do território a partir de um melhor aproveitamento de funções específicas para cada área ocupada. Essa evolução apresenta trechos históricos que podem ser delimitados com maior facilidade e que demonstram com clareza a relação entre os ciclos produtivos – desde a colonização até os dias de hoje – e a estruturação urbana física resultante. Quando percebemos atualmente um processo de transformações profundas e repentinas se comparadas ao restante da história da cidade, torna-se prioridade um entendimento mais amplo desse percurso, que hoje afeta a metrópole paulista, para então compreender e enfrentar esse novo ambiente urbano que ainda se monta diante de nós.

Além de períodos históricos bem definidos, podem-se notar especificidades delimitadas geograficamente durante o crescimento da metrópole, graças a essa relação funcional anteriormente citada. Neste estudo, no qual abordaremos o caso do bairro do Jaconã, na zona norte paulistana, encontraremos uma oportunidade única de analisar a estreita relação entre alguns desses ciclos.

As terras ao norte do Rio Tietê, que foram alcançadas pela Tramway Cantareira e ainda hoje não apresentam a mesma relação com o centro da cidade, já tiveram um passado muito mais afastado da dinâmica econômica e social até o fim do século XIX. E uma preocupação de infraestrutura urbana para toda a região metropolitana, que durante os anos de 2015 e 2016 foi bastante compreensível, fez com que mui-

Fizeram-se os estudos para o melhor traçado, sendo indicada a Estação do Pari como ponto de partida para melhor combinação com a Estrada de Ferro Inglesa, a qual trazia o material (canos, tijolos e cimento) de Santos ao armazém ali implantado, de onde seria baldeado para o trenzinho da Cantareira. A equipe de locação iniciou seus trabalhos no dia 1º de fevereiro de 1893, e em princípios de 1894 já estava concluída a linha até o reservatório.

Mas o inesperado aconteceu. Começando os seus serviços, o tramway logo chamou a atenção dos moradores dos bairros por onde passava, por ser um meio mais prático de transporte do que os bondes da companhia de Santana. A viagem era agradável e cheia de paisagens pitorescas e interessantes. Foi então que o Chefe da Comissão de Saneamento fez um ofício ao Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pedindo autorização para abrir a linha ao tráfego público, “estabelecendo trens de recreio, com uma só classe, aos domingos e dias feriados” (STIEL, 1978, p. 82).

Os trens começaram a correr, então, às 7 horas e saíam de 3 em 3 horas até as 4 horas da tarde, com paradas em Santana, Mandaqui, Tremembé e Cantareira e a um preço de ida e volta de 3\$000. A procura pela viagem se tornou tão expressiva que os responsáveis pelo tramway consideraram experimentar um trem diário para passageiros a partir de setembro de 1894. Com a arrecadação aumentando mais de seis vezes em apenas três meses (de 511\$000 em setembro para 3:369\$000 em dezembro do mesmo ano), houve um estímulo à implantação de novos trens em horários mais organizados.

É interessante a percepção do poder público, já naquela época, em relação à acentuação do processo de urbanização da zona norte devido à construção das estações ferroviárias, gerando assim um tráfego cada vez maior entre regiões da cidade, como se vê no Relatório da Secretaria da Agricultura para 1894 que diz: “Nota-se que o tráfego tende a desenvolver-se, o que encontra fácil explicação no fato de estarem as terras marginais atualmente desaproveitadas, podendo aliás criarem-se nelas, vantajosamente, pequena lavoura e chácaras de habitação campestre e de arbalde”.

Em 1905 foi concluído o ramal ao Horto Florestal, tendo sido iniciado no ano seguinte novo prolongamento desse ramal até a Estação Tremembé. E em 29 de dezembro de 1908 a Lei orçamentária Nº 1160, art. 48. autorizou o governo a mandar construir um ramal da Estrada de Ferro da Cantareira ao bairro do Guapira (hoje Jaçanã), próximo à divisa das cidades de São Paulo e Conceição de Guarulhos. A finalidade desse ramal era ligar aquela estrada ao

Asilo dos Inválidos e ao Hospital dos Morféticos, hoje Hospital São Luiz Gonzaga para tuberculosos.

Da mesma forma que toda a infraestrutura da tramway só foi concebida quando o problema de falta de fornecimento de água começou realmente a ameaçar a cidade, os dois maiores lotes norteadores de boa parte da malha urbana do Jaçanã só seriam ocupados quando uma outra questão de saúde pública não pudesse mais ser postergada na cidade.

O quadro de desenvolvimento da cidade a partir da instalação do sistema ferroviário é indiscutível. São Paulo começa a substituir a partir da década de 1870 sua fisionomia colonial. São muito claros os relatos das transformações em curso naquela década. Richard Morse (1970, p. 30), analisando os testemunhos e os dados do período, sintetiza os desdobramentos positivos introduzidos pela nova infraestrutura que selou o seu passado provinciano e colonial e abriu a cidade para um embrionário ciclo metropolitano:

O impacto da ferrovia nos trechos urbanos já consolidados ou em um processo de consolidação foi radical. Embora naquele momento muitos bairros residenciais cortados pelo sistema ainda estivessem em processo de urbanização, emergindo concomitantemente como bairros arruados, enquanto se instalava o novo equipamento de transporte.

Na franja periférica da metrópole, os “subúrbios-estação”, como o Jaçanã, conheceram grande crescimento nesse período. Apesar de a ferrovia já não ocupar o mesmo papel de induzir a ocupação posteriormente, sua influência era direta no provimento de transporte para o Centro, consolidando o papel de “subúrbio-dormitório”.

O DECLÍNIO DA FERROVIA E SEUS RASTROS

Entretanto, essa grande rede ferroviária que conectava Guarulhos e as zonas central e nordeste de São Paulo se desfez na década de 1960. A partir do ano de 1964, iniciou-se o desmonte de toda a linha da Cantareira, começando com o trecho entre a Estação Tamanduateí e a estação Areal, e no ano seguinte o trecho de Areal até Guarulhos, sendo que a última viagem do ramal de Guarulhos se deu no dia 31 de maio de 1965.

Não há uma razão exclusiva para esse declínio do sistema ferroviário, que impactou outras linhas além da Tramway Cantareira. Não faz parte do esco-

po deste trabalho aprofundar-se sobre essa questão, porém, cabe dizer, como Maia (2009, p. 146), que o “senso comum a respeito do desmantelamento do sistema ferroviário brasileiro é passível de concordâncias e críticas”, no que se refere aos discursos de que a crescente indústria automobilística no Brasil das décadas de 1950 e 1960, sob o comando de Juscelino Kubitschek e dos militares, foi o fator elementar para o desmonte do sistema ferroviário brasileiro. Afinal, como ela mesma cita:

as origens da desestruturação podem ser notadas mesmo antes do governo Kubitschek. Até porque a história da construção da malha ferroviária brasileira é repleta de situações problemáticas e de crise. Um movimento de vai e vem entre o Estado e a iniciativa privada nacional e internacional acompanha a história da ferrovia. (MAIA, 2009, p. 146).

Grande parte dos trilhos foi removida ou aterrada por longas avenidas, e no que se refere às estações, as que não foram completamente demolidas hoje servem a outros propósitos, sem qualquer menção ao uso anterior. E atualmente a Linha-1 Azul do metrô percorre o mesmo trajeto que a Tramway fazia entre as estações Areal e Tucuruvi, enquanto o trecho entre a Vila Galvão e o aeroporto foi de alguma forma reconstituído por um corredor de ônibus da EMTU.

Apesar de haver continuidades como essas em relação à estrada de ferro já extinta, buscam-se neste estudo vestígios que são mais sutis, porém significativos no que se refere aos usos e formas adquiridas pelo entorno do antigo sistema de mobilidade urbana.

E para abranger a ampla gama de contribuições que podem advir de áreas não estritamente relacionadas à arquitetura e urbanismo para a constituição de territórios urbanos é oportuno o empréstimo do conceito de rastros de Jacques Derrida (1967), quando este afirma que:

O rastro não é somente o desaparecimento da origem, ele quer dizer aqui (...) que a origem nem ao menos desapareceu, que ela não foi constituída senão em contrapartida por uma não-origem, o rastro que se torna, assim, a origem da origem. (DERRIDA, 1967, p. 90).

Essa ideia pode ser aplicada, por exemplo, à noção de que a busca por uma suposta origem única e pura de um idioma é improdutiva, ao passo que são incontáveis os rastros que se mesclam e vão continuar transformando as formas humanas de se comunicar.

Da mesma maneira, a forma e os usos adquiridos pela cidade construída não têm uma origem claramente definida. Logo, o que se buscam são indícios de algum tipo de contaminação constitutiva que traga diferenças ao objeto em questão, sem encará-la como um destino final e também sem encará-la como origem única e isolada.

Libertando-se de paradigmas dessa sorte dois rumos equivocados podem ser evitados com maior facilidade: o primeiro é o da moldagem de alguns fatos presentes ou históricos a fim de apoiar uma tese que seja baseada em um motivador único que dispense contaminações de áreas diversas, como o caso do próprio desmonte dos trilhos, que aparentemente sofreu forte influência de uma política rodoviarista, mas que tem rastros provindos de outros fatores não tão evidentes. O segundo é aquele que não considera os rastros que estão sendo deixados no presente e também os vindouros como parte a ser estudada no campo da atualidade, deixando que apenas os rastros do passado dominem o destino daquele objeto e impedindo possibilidades de raciocínios intervenientes que por si só são argumento suficiente para uma análise como essa, que de outra forma poderia ter sua utilidade questionada.

CENÁRIO ATUAL DO TRAJETO FERROVIÁRIO

A análise desses rastros que, por vezes, não são relacionáveis diretamente à presença passada da ferrovia no bairro do Jaçaná, porém estão presentes na formação urbana, será evidenciada a partir da captura de imagens que, em conjunto e comparadas entre si, demonstrem a hegemonia de escalas diferentes em duas das principais vias do bairro.

Ao transpor o traçado da antiga Tramway Cantareira sobre um mapa atual, pode-se perceber que o trecho entre a estação Vila Mazzei e Jaçaná foi todo substituído pela Rua Benjamin Pereira; enquanto uma outra via, a antiga Estrada do Guapira, que hoje é uma avenida homônima, permaneceu como uma rota alternativa no mesmo eixo centro-norte.

Para fins comparativos serão tomados dois trechos dessas vias de mesmo eixo com tamanho similar à distância entre as duas estações ferroviárias citadas anteriormente. Serão percorridos a pé nos dois sentidos e serão capturadas fotografias que mostrem elementos morfológicos e de usos que correspondam a uma determinada escala predominante na via: a do pedestre ou do automóvel.

Ao dizer que “o natural ponto de partida do trabalho de projetar cidades para pessoas é a mobilidade



Figura 2:
Mapa da região
com traçado da
antiga Tramway
Cantareira
sobreposto com
suas estações

e os sentidos humanos, já que estes fornecem a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço urbano”, Jan Gehl (2013, p. 33) serve como referência inicial para uma busca por fatores que interfiram na presença e movimentação do corpo humano pelos espaços públicos.

Por esse motivo, a partir das fotos que foram tiradas nesses trajetos, elencaram-se seis pontos de análise que se baseiam na experiência na calçada do pedestre em sua escala humana não motorizada. Pontos a serem comparados nas duas vias, tornando mais claras as divergências por meio de características que puderam ser capturadas em ambos as vias e em sentidos opostos.

Os pontos a serem comparados são: 1) se o percurso do pedestre pela calçada pode ser interrompido constantemente pelo acesso a estacionamentos ou não; 2) se as calçadas têm uma largura confortável e segura para o trânsito de pedestres; 3) se as escalas horizontais de fachadas são condizentes com a escala humana e do andar; 4) se as escalas verticais das edificações oprimem a caminhada de alguma forma, e se os gabaritos urbanos condizem com o passeio do pedestre; 5) se existe uma programação de fachadas que atraia o passeio contínuo pela calçada; 6) se há diversidade de usos em um mesmo edifício.

Quanto ao primeiro quesito, é possível constatar uma grande quantidade de lotes na R. Benjamin

Pereira que têm recuos de estacionamento, porém essa extensão da cota da calçada raramente convida à passagem de pedestres, por suas interrupções entre lotes e apreensão durante o passeio a pé, que pode ser impedido pela entrada de um automóvel na calçada ao estacionar. Na Av. Guapira, há edifícios que recuam sua fachada para além do espaço reservado para os automóveis, permitindo uma passagem extra, coberta e com programação aos pedestres.

Em alguns trechos da R. Benjamin Pereira a calçada tem largura quase insuficiente para uma única pessoa atravessar, além de estar ladeada por muros altos e próximos, enquanto na Av. Guapira diversos estabelecimentos têm sua fachada recuada convidativa ao passeio, pela programação e abrigo da chuva.

As proporções entre as edificações e o corpo humano foram consideradas fundamentais para a boa relação dos pedestres no espaço urbano, assim como dito por Gehl (2013). Tanto em sua horizontalidade como em sua verticalidade há divergências entre as duas vias analisadas: na R. Benjamin Pereira há diversos lotes com grandes extensões fechadas ao pedestre e alturas incompatíveis com a escala humana, geralmente pelo uso de galpões voltados para o uso do automóvel; na Av. Guapira diversas edificações foram divididas em estabelecimentos menores que geram uma variedade de programação das fachadas e são inclusive separados em seus pés-direitos, propor-

Percurso para pedestres assegurado



Av. Guapira

Percurso para pedestres interrompido



R. Benjamin Pereira

Figura 3:
Fotos do
impacto dos
automóveis nas
calçadas das vias
em estudo

Generosidade de calçadas



Av. Guapira

Calçadas estreitas



R. Benjamin Pereira

Figura 4:
Fotos de
calçadas com
tamanhos
diversos nas vias
em estudo

Escalas horizontais reduzidas



Av. Guapira

Escalas horizontais superdimensionadas



R. Benjamin Pereira

Figura 5:
Fotos de
estabelecimento
com extensões
horizontais
diferentes nas
vias em estudo

Escalas verticais reduzidas



Av. Guapira

Escalas verticais superdimensionadas



R. Benjamin Pereira

Figura 6:
Fotos de
estabelecimentos
com alturas
diferentes nas vias
em estudo

Fonte: Autoria própria.

cionando uma relação vertical mais próxima.

Outros dois fatores que corroboram o predomínio da escala do pedestre na Av. Guapira e a escala do automóvel na R. Benjamin Pereira são a variedade de usos, como comércio e serviços, que podem ocorrer tanto horizontalmente como verticalmente, por meio de edifícios multifuncionais, comuns na Av. Guapira, em sua maioria com comércio no térreo e habitação ou serviços nos pavimentos superiores.

Além de todas essas características díspares que foram mostradas até agora, a preeminência do automóvel na R. Benjamin Pereira é visível pela quantidade de estabelecimentos com seu uso voltado para o próprio automóvel, como postos de gasolina, mecânicos e autopeças. Neste trecho cartografado foram constatadas dezoito casos como esse.

As evidências comparativas entre vias com extensões e eixos semelhantes servem para demonstrar como um meio de mobilidade urbana como a ferrovia pode deixar rastros não apenas no estrito território ocupado por ela, mas em toda a área imediata.

A rua que seguiu o antigo trajeto da Tramway Cantareira manteve seu aspecto de passagem de alta velocidade, trocando apenas de protagonista. O automóvel tomou conta dos usos e das características das edificações lindeiras, gerando uma “identidade [que] é flutuante, não encontrando estabilidade

por aquilo que é, mas sim pelo que deixou de ser ou ainda não é”, como Álvaro Domingues (2009, p. 13) explana ao dissertar sobre vias que têm essas características. Ele, apesar de se debruçar sobre vias de maior extensão, também salienta que nesses casos a via:

Nem é estrada, nem rua e parece acumular as desvantagens de cada uma delas. Para quem vai de passagem, são as paragens constantes, o congestionamento, as passadeiras, os semáforos. Para quem vive junto à estrada, é a perigosidade do trânsito, a falta de passeios, o ruído constante (DOMINGUES, 2009, p. 6).

Não é o caso deste estudo apontar como as escalas do pedestre e do automóvel são excludentes; muito pelo contrário. Porém; é necessária atenção para que o automóvel não restrinja a liberdade e a qualidade do passeio a pé por uma via, mantendo-a acessível. Isso é ainda mais importante quando se trata de uma Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana (ZEU), que pretende promover usos residenciais e não residenciais com densidades demográfica e construtiva altas, como é o caso da R. Benjamin Pereira, onde há o corredor de ônibus metropolitano.



Figura 7: Fotos que demonstram a variedade de usos e programação nas vias em estudo

Fonte: Autoria própria.

POSSIBILIDADE DE INTERVENÇÃO ARQUITETÔNICA

Após a análise dessas fotografias e o estudo das evidências que elas propiciam, resta uma proposta por parte do próprio pesquisador ao se deparar com o cenário cartografado, visto a intenção de realizar uma “pesquisa-intervenção” (PASSOS; BARROS, 2009), processo no qual:

conhecer a realidade é acompanhar seu processo de constituição, o que não pode se realizar sem uma imersão no plano da experiência. Conhecer o caminho de constituição de dado objeto equivale a caminhar com esse objeto, constituir esse próprio caminho, constituir-se no caminho. Esse é o caminho da pesquisa-intervenção (PASSOS; BARROS, 2009, p. 31).

Caminhando junto à análise das ressonâncias históricas sobre essas duas vias importantes para o bairro do Jaçanã, resta perguntar se há alguma possibilidade de transformar esses rastros em oportunidades de transformação urbana, que simultaneamente promovam o uso mais intenso dos espaços públicos e tragam à tona a potencialidade latente da história.

Justamente a história pode ser um aliado importante em um bairro que é tão peculiar pelo fato de combinar a arte musical que celebrou o “trem das onze” por todo o país, por meio de Adoniran Barbosa, com o cinema, pela existência de um complexo cinematográfico que trouxe artistas como o compositor para trabalhar e conhecer o Jaçanã e a própria Tramway Cantareira como patrimônio cultural.

Em busca, geograficamente, de um local onde toda essa carga histórica poderia ser manifestada – mesmo que instintivamente –, há de se aproximar do

ponto nevrálgico para a mobilidade urbana do Jaçanã: a estação do trem. Ainda que há muito inexistente, a estação da Tramway Cantareira exerce uma influência sobre os fluxos do bairro ainda perceptível e que pode sugerir intervenções mais condizentes com a realidade atual.

O que as duas vias estudadas têm em comum? A convergência nas cercanias da antiga estação de trem. O local está cercado de equipamentos públicos e praças, além do ponto de ônibus metropolitano mais utilizado na região. Com certo atrevimento, poderia até se dizer que ali está o coração do Jaçanã, vista a quantidade de vias que se cruzam nesse nó. Trata-se de um vértice que pode levar ao centro da cidade, a outras cidades da região metropolitana ou até às áreas ainda mais periféricas de São Paulo.

O espaço onde estava a antiga estação é ocupado hoje por um pequeno museu e uma edificação não utilizada e é cercado por duas grandes praças que não possuem uma conexão estreita e poderiam, juntamente com a área vazia e residual entre ela, formar um ambiente uno para usos mais abrangentes. E nada melhor do que a atividade humana para despertá-los; portanto o que se busca é uma intervenção que acabe, como diz Peixoto (2002, p. 12),

Refletindo as discussões e o embate com o local. Criações que também resultam em trazer à luz lugares carregados de valor histórico ou simbólico, em confrontar situações espaciais e sociais só colocadas pela metrópole. Uma tentativa de estabelecimento de novos mapas e visões da cidade.

A interface com a história aqui não deve ser buscada através de uma materialidade que remeta a edificações há muito destruídas. Ela se dá justamente pela apropriação do traçado urbano, que em sua sobrevivência resume muito da história do Jaçanã.

Figura 8:
Colagem com estabelecimentos com uso voltado para o automóvel na R. Benjamin Pereira



Fonte: Autoria própria.

Fonte: Autoria própria.

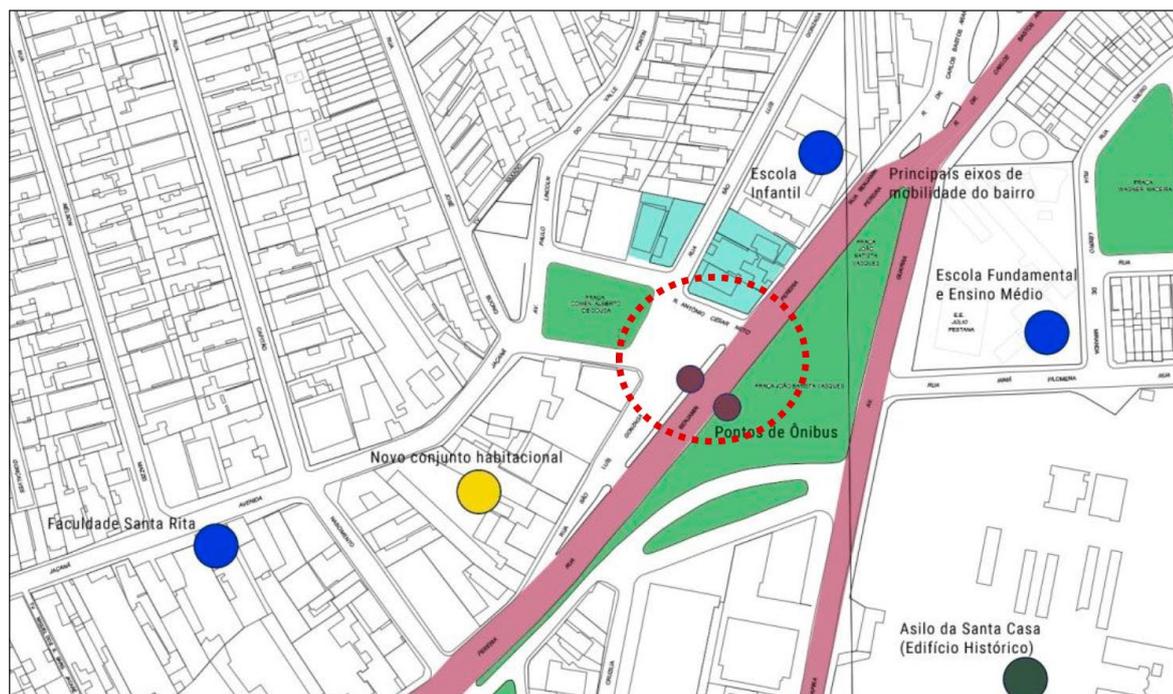


Figura 9:
Mapa do encontro das vias em estudo, seu entorno e potencialidades

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DERRIDA, Jacques. **De la grammatologie**. Paris: Minuit, 1967.
- DOMINGUES, Álvaro. **A rua da estrada**. Porto: Dafne Editora, 2009.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.
- MAIA, Andréa Casa Nova. Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. **Locus: Revista de História**, Juiz de Fora, v. 15, n. 1 p. 143-152, 2009.
- MEYER, Regina. Atributos da Metrópole Contemporânea. **Revista São Paulo em Perspectiva** (14:4), out-dez 2000.
- MORSE, Richard. **Formação Histórica de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1970.
- PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da (orgs). **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. **Intervenções urbanas: Arte/Cidade**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.
- RETTO JUNIOR, Adalberto da Silva. Ler o tempo no espaço. O projeto e as estratificações na cidade contemporânea. **Arquitextos**, São Paulo, ano 15, n. 177.05, Vitruvius, fev. 2015. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.177/5489>>. Acesso em: 06 jun. 2018.
- ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I) Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estud. av.**, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 89-108, Abr. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-4014201100100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 06 jun. 2018.
- ZYLBERKAN, Mariana. Distância de terminais de ônibus esvazia nova linha de trem para Guarulhos. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 02 mai. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/05/distancia-de-terminais-de-onibus-esvazia-nova-linha-de-trem-para-guarulhos.shtml>>. Acesso em: 06 jun. 2018. ■

Arthur Simon Zanella é arquiteto e urbanista formado pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Doutorando no Programa de Meios e Processos Audiovisuais da Universidade de São Paulo. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade

Presbiteriana Mackenzie. Fez estágio docente na mesma universidade, como professor de projeto. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com interesse em Arquitetura, Imagem e Narrativas Audiovisuais. arthsz@hotmail.com