

Janela Coral

desenhos e percepção das
paisagens urbanas vistas
através da janela do trem

faculdade de arquitetura e urbanismo e de design
da universidade de são paulo

andre luís vieira de souza

são paulo, 2025

Janela Coral

desenhos e percepção das
paisagens urbanas vistas
através da janela do trem

faculdade de arquitetura e urbanismo e de design
da universidade de são paulo

andre luís vieira de souza

trabalho de conclusão de curso
do bacharelado em design

orientação de leandro manuel reis veloso

são paulo, 2025

autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

catalogação da publicação
serviço técnico de biblioteca
faculdade de arquitetura e urbanismo e de
design da universidade de são paulo

vieira de souza, andre luis
janela coral: desenhos e percepção das paisagens
urbanas vistas através da janela do trem / andre luis vieira
de souza; orientador: leandro manuel reis veloso. - são
paulo, 2025.
148 p. : il.

trabalho de conclusão de curso (bacharelado
em design) - faculdade de arquitetura e urbanismo
e de design da universidade de são paulo.

i. design gráfico. 2. desenho. 3. trens urbanos.
4. paisagem urbana. 5. livro ilustrado. 6. livro-objeto.
i. veloso, leandro manuel reis, orient. ii. título

ficha catalográfica elaborada pelo autor
usando formulário disponível em:
<https://fichacatalografica.fau.usp.br/>

agradecimentos

Este trabalho é dedicado a minha avó, Maria de Lourdes Vieira Pequeno, *in memoriam*.

Primeiramente, agradeço a minha mãe, que sempre me incentivou a estudar, sempre esteve do meu lado e é a mulher mais incrível que conheço.

Pela paciência, por acreditar em mim e sempre estar do meu lado, meu muito obrigado do fundo do meu coração ao meu orientador, Leandro Velloso.

Aos membros da banca, Cristiane Aun e Carla Caffé, obrigado por aceitarem fazerem parte deste momento significativo que mudará minha vida.

Aos professores da FAU, especialmente Cristiane Aun e Tatiana Sakurai por me apoiarem durante meu percurso na graduação e me estenderem a mão quando mais precisei.

Ao Vitor, meu parceiro de tantos e tantos dias na FAU e que me ajudou nesse trabalho, sem você não estaria aqui.

Meus amigos de Mogi, que estão presentes na minha vida há anos, Lucas, Caio, Vanu, Monique, Jani, Felipe, Thi, meu coração sempre estará com vocês.

Matheus e Abel, que sempre estiveram de braços abertos pra mim, muito obrigado.

À minha família, pelo suporte, preocupação e carinho.

Aos amigos que fiz nessa caminhada pela FAU: Edu, Van, Joões, Vini, Camilas, Ana, Gustavo, Eike, Enzo, Vito, Fábio, Paulinho, Ju, Marina, Licka, Lui, Kuri, Joaquin e outros.

Aos amigos que fazem da minha estadia no CRUSP mais alegre: Luana, Erika, Mari, Dafne, Brenda, Selma, Denise, Eros, Hugo, Jhoseff, Jorge.

Aos amigos que a vida felizmente me trouxe: Ayumi, Nekotombo, Youssef, Alê, Dovi, Rochele, Samuca, Rico, Adam, Andre, Daniela, Rodrigo, David, Luis, Everson, Brian, Flora, Raiza, Rafael e muitos outros.

Aos primagays.

Aos meus colegas de monitoria de tipografia: Nikolas, Marina, Gabi e professora Priscila Farias.

Aos funcionários da FAU que sempre me auxiliaram, especialmente ao Andre Ferreira, do LPG.

resumo

O presente trabalho de conclusão de curso visa a partir de desenhos realizar uma investigação da paisagem urbana que é vista pela janela do trem na viagem percorrida pela Linha II-Coral da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), e que também propõe através deste meio de expressão gráfica, uma tentativa de traduzir sentimentos e percepções de quem observa esse horizonte. Como suporte para a visualização destes desenhos, um livro ilustrado foi confeccionado.

Palavras-chave: 1. design gráfico. 2. desenho. 3. trens urbanos. 4. paisagem urbana. 5. livro ilustrado. 6. livro-objeto.

abstract

This undergraduate project aims to use drawings to investigate the urban landscape seen through the train window along the journey of Line II-Coral of the São Paulo Metropolitan Trains Company (CPTM). It also proposes, through this graphic expression, an attempt to translate the feelings and perceptions of those who observe this horizon. To support the visualization of these drawings, an illustrated book was created.

Keywords: 1. graphic design. 2. drawing. 3. urban trains. 4. urban landscape. 5. illustrated book. 6. book object.

sumário

agradecimentos _____	06	5.5 – referências de projetos _____	118
resumo _____	08	5.6 – prototipação _____	124
1 – prefácio _____	12	6 – conclusão _____	134
2 – ferrovia _____	22	referências _____	142
3 – paisagem _____	36		
3.1 – panorama da paisagem _____	39		
3.2 – paisagem através da viagem _____	40		
4 – desenho _____	54		
5 – desenvolvimento _____	60		
5.1 – captura da paisagem _____	63		
5.2 – referências de desenho _____	82		
5.3 – experimentações e definições _____	96		
5.4 – elaboração _____	100		

1 – prefácio

"Se escondida em algum bolso ou ruga dessa circunscrição transbordante existe uma Pentesileia reconhecível ou recordável por quem ali esteve, ou então se Pentesileia é apenas uma periferia de si mesma e o seu centro está em todos os lugares, você já desistiu de saber. A pergunta que agora começa a corroer a sua cabeça é mais angustiante: fora de Pentesileia existe um lado de fora? Ou, por mais que você se afaste da cidade, nada faz além de passar de um limbo para o outro sem conseguir sair dali?"

Ítalo Calvino, *As cidades invisíveis*, 1990, p. 104.



Vinte milhões, seiscentos e setenta e três mil, duzentos e oitenta pessoas!¹ Este número imenso de habitantes é responsável por constituir um dos maiores conglomerados urbanos do planeta, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Como um polvo, que esparrama seus tentáculos em todos os sentidos, São Paulo alastra sua mancha urbana por quilômetros, deglutindo serras, corpos d'água, ribanceiras, matas e as transformando em alvenaria, asfalto, concreto, cidade. A decorrência dessa voracidade urbana é a criação de diversos territórios heterogêneos, complexos e sobrepostos, sendo território algo constituído não apenas de um dado espaço geográfico, mas sim do local físico acrescentado de sua gente, suas identidades, trocas e vivências.²

Nessa imensidão de territórios, a via férrea se apresenta como uma ferida no tecido urbano, que rasga a metrópole ao mesmo tempo que amarra pontos distantes e também conduz para onde ela vai direcionar seu apetite hiperfágico. Esse processo de expansão seguindo os trilhos se iniciou na segunda metade do século XIX com o surgimento dos povoados-estações, embriões de dezenas de núcleos urbanos³ que mais tarde se amalgamam com o núcleo principal e se transformam nessa entidade que é a grande metrópole paulista.

1. IBGE, 2023.

2. SANTOS, 2001, p. 96

3. NIGRIELLO, 2019, p. 99

4. GESP, 2018.

5. GESP, 2005.

6. CPTM, 2024.

7. METRÔ, 2019, p. 68 a 73.

8. ROLNIK, 2022, p. 56.

Na vida do povo deste emaranhado de cidades, 7,8 milhões de passageiros se deslocam em movimentos pendulares das periferias infindáveis aos centros através das linhas férreas.⁴ Uma das vias onde acontecem essas viagens é a Linha II-Coral da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), um resquício do que antes era a conexão inaugurada em 1877 entre a então capital do Brasil, Rio de Janeiro, até a capital do café, São Paulo, a antiga Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).⁵ Hoje, a Linha II inicia-se no quilômetro zero da rede ferroviária paulista, em São Paulo, na Estação da Luz, e se estende por mais de 50 quilômetros até a cidade de Mogi das Cruzes, na estação Estudantes, numa viagem que dura cerca de 1 hora e 10 minutos, levando diariamente seus mais 500 mil passageiros diários⁶ a interagir pela janela do trem com paisagens diversas, contrastantes e desiguais.

É importante frisar que a maioria desses deslocamentos exaustivos e arrastados são realizados principalmente pela população de menor renda⁷ e pertencente a territórios que se situam nas franjas urbanas mostrando que "hoje a periferia popular é nordestina e negra. Quanto mais distante e precária a periferia, mais preta, parda e migrante."⁸ Grande parte do dia dessa gente é dentro do trem, um pedaço do cotidiano que a música "O Trem" do grupo de rap RZO narra com primazia:

"Realidade é muito triste / Mas é no subúrbio su-
ijismundo / O submundo que persiste o crime / Pegar o
trem é arriscado / Trabalhador não tem escolha / Então
enfrenta aquele trem lotado (...) E aos milhares de todos
os tipos / De manhã, na neurose / Como pode ter um
dia lindo / Portas abertas mesmo correndo / Lotado
até o teto sempre está / Meu irmão vai vindo / Não dá
pra aguentar, sim / É o trem que é assim, já estive, eu
sei, já estive (...) No trem, meu bom, é assim, é o que é /
Então centenas vão sentados / E milhares vão em pé
/ E em todas as estações, ali preste atenção aos PF's
/ O trem para o povo entra e sai / Depois disso, o trem
já se vai / Mas o que é isto? Esquisito / E várias vezes
assisti / Trabalhador na porta tomando borrachadas /
Marmitas amassadas, fardas, isso é a lei?"⁹

Tal rotina, extremamente extenuante e perversa, traz diversos fatores de estresse intenso, como lotação, atrasos, importunação sexual e acidentes, que acabam por dilapidar o bem estar dos passageiros. Este cotidiano é prejudicial principalmente para a saúde mental, com danos diretamente ligados ao tempo que se passa no deslocamento, já que, quanto maior o tempo dentro do transporte, maior o impacto na vida dessas pessoas.¹⁰

Um dos motivadores deste trabalho é o próprio autor fazer parte dessa massa de gente que é transportada pendularmente todos os dias e ter vivenciado inúmeras situações na chamada "vida de

9. RZO, 1999.

10. CLARK, Ben et al, 2020.

Imagem 01:
Estação Mogi das
Cruzes.
Fonte: Autoria
própria.



Imagem 02:
Estação Brás.
Fonte: Diário da
CPTM.



trem", desde momentos de insalubridade que recai na saúde até momentos de descontração e criação de vínculos. A lembrança mais vívida vem da infância (início dos anos 1990) onde estava ajoelhado no banco, segurando a travessa horizontal da janela com as mãos pequenas e frágeis e fitava o horizonte com o sol a nascer lentamente, enquanto o trem passava velozmente pelos trilhos que o fazia rilhar, produzindo o som característico dos modelos antigos que não são mais usados hoje em dia.

II. RODRIGUES,
2022.

Um dos propósitos é trazer uma reflexão através da produção de desenhos que partem sobre dois pontos de inflexão: o lugar urbano visto através da janela do trem, e a relação dessa abertura espacial na vida da população urbana brasileira. Assim como Paulo Freire se apoia na realidade social dos alunos para sua alfabetização, utilizar um elemento presente na rotina de milhões de brasileiros para buscar uma análise sobre o próprio território em que vivem é uma das oportunidades que esse trabalho pode trazer, e podemos corroborar essa visão já que:

"É improvável pensar em projetos de design realmente mais plurais, que possam trazer soluções para questões que atinjam outros locais e que contemplem outros grupos sociais, se eles partem sempre do mesmo lugar e das mesmas pessoas"¹¹

12. BOURDIEU,
1989.

13. MARQUES,
2014, p.18.

Com isto posto, vale ressaltar que, o poder simbólico relacionado ao campo da cultura - como o campo do design e o campo da arte - é exercido e legitimado por agentes aliados e pertencentes às classes dominantes.¹² Portanto, este projeto também pode ser pensado como um movimento contra a hegemonia que ainda persiste na ordem social e cultural do país a partir do momento que retrata paisagens cotidianas de gente que não pertence à classe dominante e de um autor que também não pertence a este lugar.

E a prática do desenho, retratando o meu cotidiano, é uma forma de expressão que me permite mudar o olhar comum e ir para um modo investigativo, onde percepções físicas e sentimentais são transmitidas através do movimento dos dedos, das mãos, dos braços, do torso, do olhar, da cabeça e toda uma gama de músculos e receptores sensoriais. Esta dança do corpo que permite criar pontos, linhas, formas, riscos feitos de tinta que coagula em contato com o papel e se torna algo novo, já que "o desenho, como espaço anterior à linguagem é onde se explora, pela ação e pelo gesto, o espaço semântico que a palavra ainda (ou já) não comporta".¹³

São estes horizontes emoldurados na janela do trem que observamos, sentimos e nos relacionamos diariamente que este trabalho visa focar.

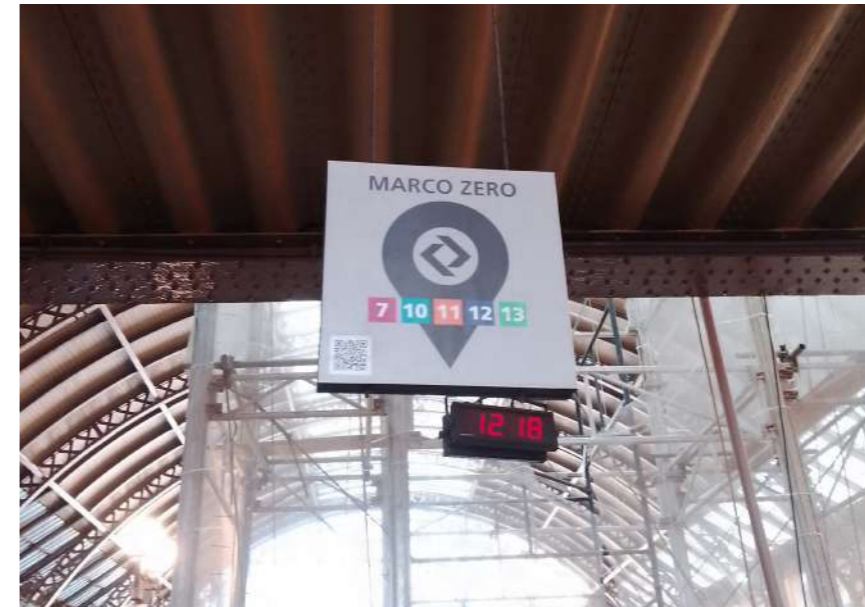
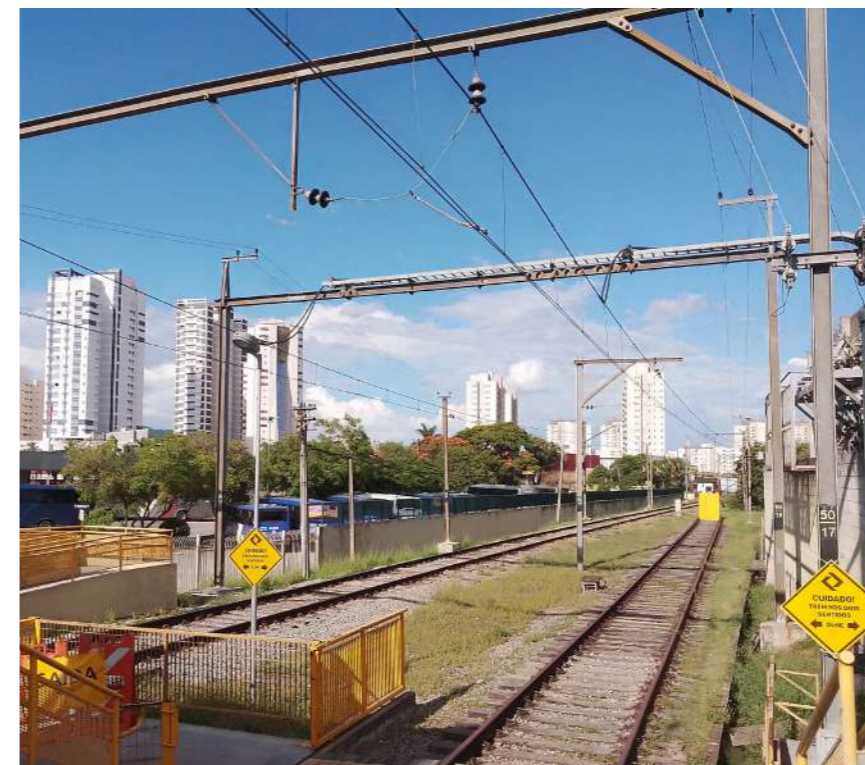


Imagem 03:
Marco zero da
CPTM na estação
da Luz.
Fonte: Aatoria
própria.

Imagem 04:
Paisagem nos
arredores
da estação
Estudantes.
Fonte: Aatoria
própria.



2 – ferrovia



O trem é um dos símbolos por excelência da revolução industrial, e sua chegada no estado de São Paulo se deu em 1860, com o início da construção da São Paulo Railway, ligando o porto de Santos até a cidade de Jundiaí, cruzando a capital paulista, com foco no escoamento da produção de café do interior do estado, e nos anos seguintes foram inauguradas a Estrada de Ferro Sorocabana (1875) ligando São Paulo a Sorocaba e a Estrada São Paulo a Rio de Janeiro (1877), que fazia a conexão com a Estrada de Ferro Dom Pedro II na cidade de Cachoeira Paulista, ligando a São Paulo com a capital imperial, o que constituiria poucos anos depois na Estrada de Ferro Central do Brasil.¹⁴ Esta linha ferroviária, partia da Estação do Norte/Roosevelt (atual estação Brás) e seguia (segue) pelo caminho dos antigos tropeiros que percorriam os vales dos rios Tietê e Paraíba do Sul, e em seu trecho entre as cidades São Paulo e Mogi das Cruzes existiam poucos vilarejos que eram as paradas dos viajantes.

Mas a estrada de ferro fez nascer em seu caminho, pequenos povoados ao entorno das estações,¹⁵ como se fosse a ligação de uma constelação de cidades. Com o tempo, a urbanidade se espalhou como tentáculos céleres de polvo através dos trilhos em direção à leste da capital e fez surgir as outras três cidades que são cortadas pelos trens suburbanos da linha tronco da Central do Brasil: Poá, Suzano (ambas emancipadas em 1949) e Ferraz de

14. NIGRIELLO, 2019, p. 88

15. NIGRIELLO, 2019, p. 99

16. STEFANI, 2008, p. 76

17. STEFANI, 2008, p. 120 a 128

18. METRÔ, 2019.

19. "Pingentes" eram as pessoas que ficavam penduradas nas portas abertas dos trens. Nota do autor.

20. "Surfistas ferroviários" eram as pessoas que ficavam no teto dos trens desviando da fiação aérea de alta tensão enquanto o trem se movia. Nota do autor.

21. "Marreteiros" são os vendedores ambulantes que circulam dentro dos trens.

Vasconcelos (emancipada em 1953), todas conurbadas.¹⁶ O serviço de trens urbanos viu a partir da segunda metade do século XX os reflexos da política de incentivo ao rodoviarismo: o sucateamento do sistema ferroviário em todas as esferas, em todo o território nacional.¹⁷

Enquanto a ferrovia passava por um processo de abandono, é visível o contraste comparado com as inaugurações das linhas de metrô, principalmente com a inauguração da Linha Leste-Oeste (atual Linha 3-Vermelha) nos anos 1980,¹⁸ que passa margeando a ferrovia no trecho entre Brás e Itaquera, dois sistemas de transporte, um do lado do outro, um com estações novas e limpas, o outro com estações com plataformas degradadas e abandonadas. Ainda possuo uma lembrança vívida desse estado de descuido presente na década de 1990, quando ainda era uma criança: o ranger das placas de madeiras improvisadas como plataforma da hoje inexistente estação Engenheiro Gualberto, das portas abertas em todos os vagões, dos "pingentes"¹⁹, dos "surfistas ferroviários"²⁰, dos buracos no piso que davam a visão dos dormentes passando rapidamente sob os pés e dos "marreteiros"²¹ vendendo uma miríade de produtos.

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), fundada em 1992, assumiu entre 1994 e 1996 a operação de todas as linhas de trem de subúrbio



Imagem 05: Estação Mogi das Cruzes no início do século XX. Fonte: Redescobrimo o Alto Tietê.

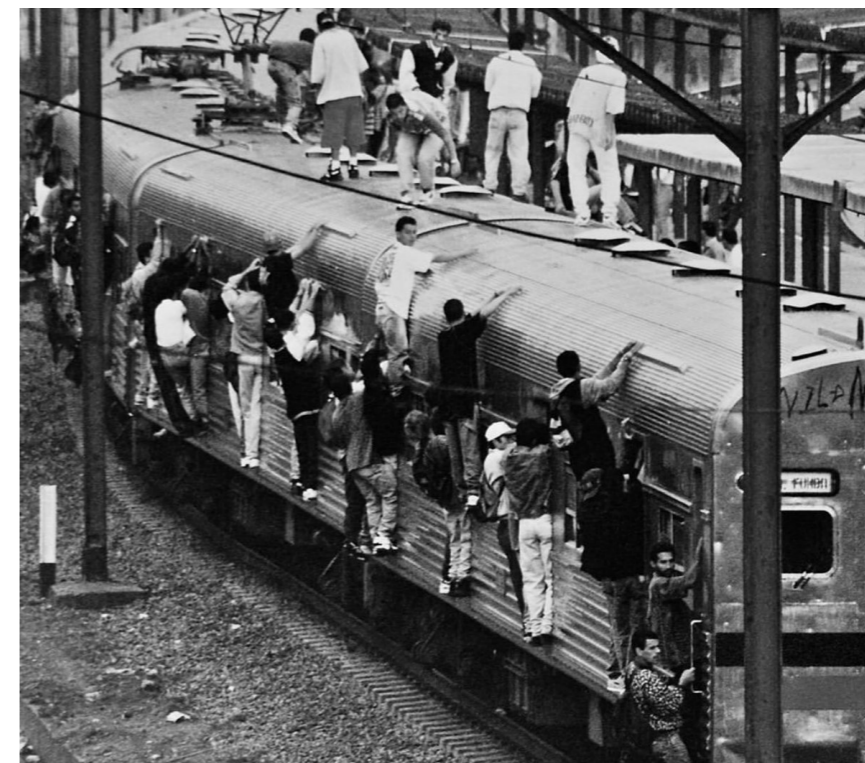


Imagem 06: Trem da CPTM com destino a estação Barra Funda nos anos 1990. Pessoas viajam penduradas no trem (pingentes) enquanto outros viajam no teto (surfistas ferroviários). Fonte: Viatrólebus.

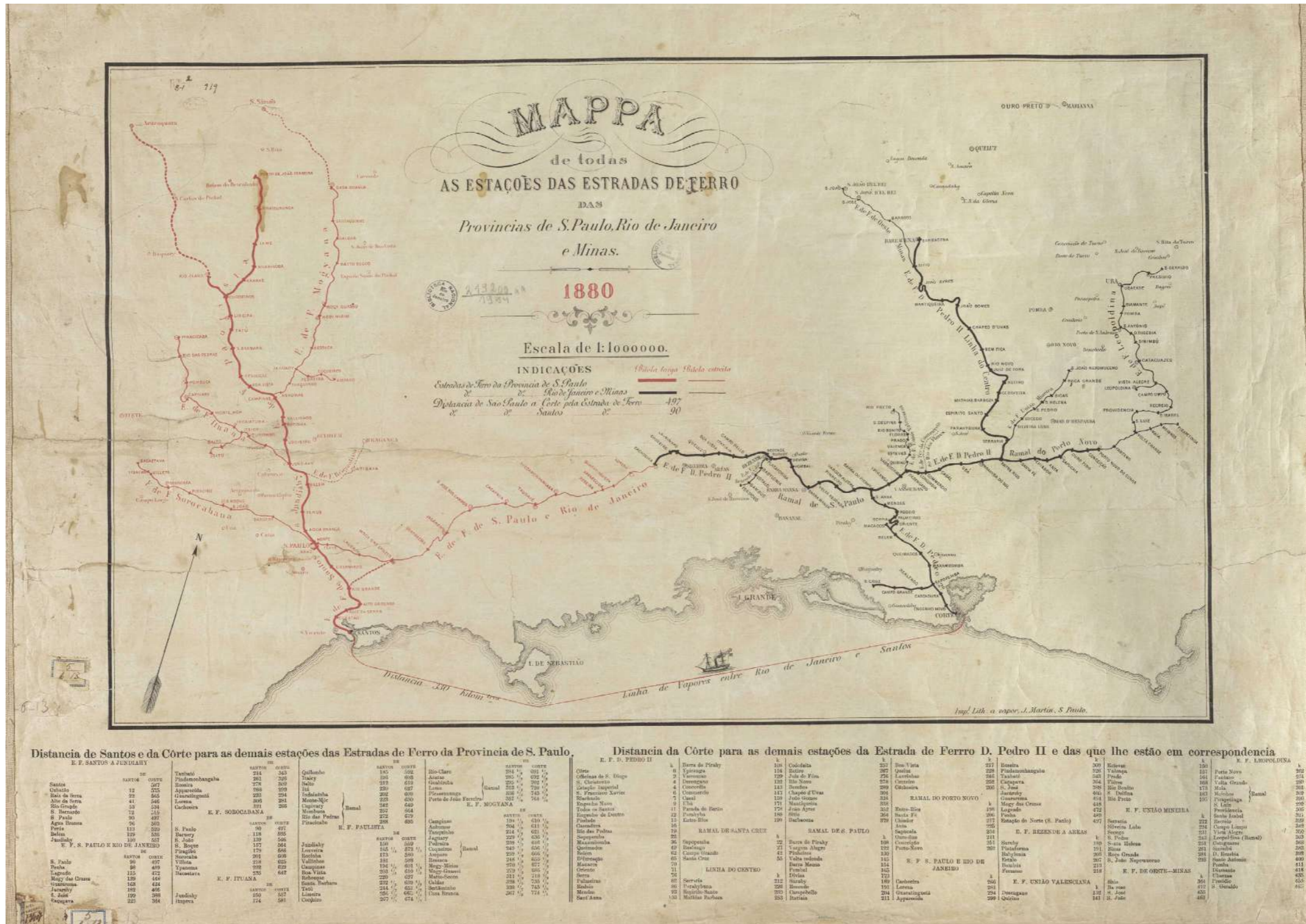


Imagem 07: Mapa de 1880 com as ferrovias e estações nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Fonte: Biblioteca Nacional.

22. CPTM, 2025.

23. FOLHA DE S. PAULO, 1996

24. FOLHA DE S. PAULO, 1996.

25. CPTM, 2003.

na região metropolitana de São Paulo, herdando um sistema em frangalhos, com uma situação tão crítica, que em 1996 ocorreram diversos tumultos que resultaram em trens e estações destruídas.²³

"O office boy J.M.F., 17, o 'Coquinho', afirmou que ajudou a destruir a estação Engenheiro Goulart. 'Eu não aguento mais ouvir o patrão reclamando quando eu chego atrasado. E como o trem não passa no horário, o jeito é tocar fogo. Quem sabe assim o governo passa a se preocupar com a gente', disse Coquinho, que mora no Itaim Paulista (zona leste) e trabalha no Brás (região central). 'Nós não temos nada a perder. Se nós não quebrarmos, ninguém vai lembrar que existe vida na periferia, vamos continuar chegando atrasado no emprego e recebendo bilhete azul do patrão', reclamou o balconista F.J."²⁴

A partir desse momento houve um investimento intenso e gradual que persiste até hoje na ferrovia, com obras, construção de novas estações, demolição de antigas e aquisição de frota nova, dando o traçado que temos hoje na Linha II-Coral. Práticas como o surfe ferroviário e as viagens de portas abertas foram sendo reduzidas de forma até se extinguirem nos anos 2000.²⁵

Apesar de todas essas mudanças que foram bem-vindas, a vida no trem segue pulsante, com pessoas conversando, fazendo amizades, choran-

do, brigando por lugares nos assentos, lendo livros, entretidos nos celulares com vídeos curtos de redes sociais ou assistindo novelas ou jogo de futebol. Os marreteiros ainda presentes andando de vagão em vagão, anunciando com gritos a abertura do chamado "shopping trem"²⁶, oferecendo produtos que vão desde alimentos como chocolates, biscoitos e balas a acessórios para telefones celulares como fones de ouvido, capas e carregadores.²⁷ A disputa sonora com os pedintes ainda é comum, já os cultos e pregações que antes eram rotineiros são cada vez mais raros. Mas algo que observo são as pessoas viajando no trem e com o olhar fixado na janela, viajando em pensamentos ou simplesmente analisando o horizonte que se destrincha a cada segundo que se passa da viagem.

26. "Shopping trem" é o nome popular dado ao comércio ambulante nos trens. Nota do autor.

27. UOL, FREITAS, 2017.

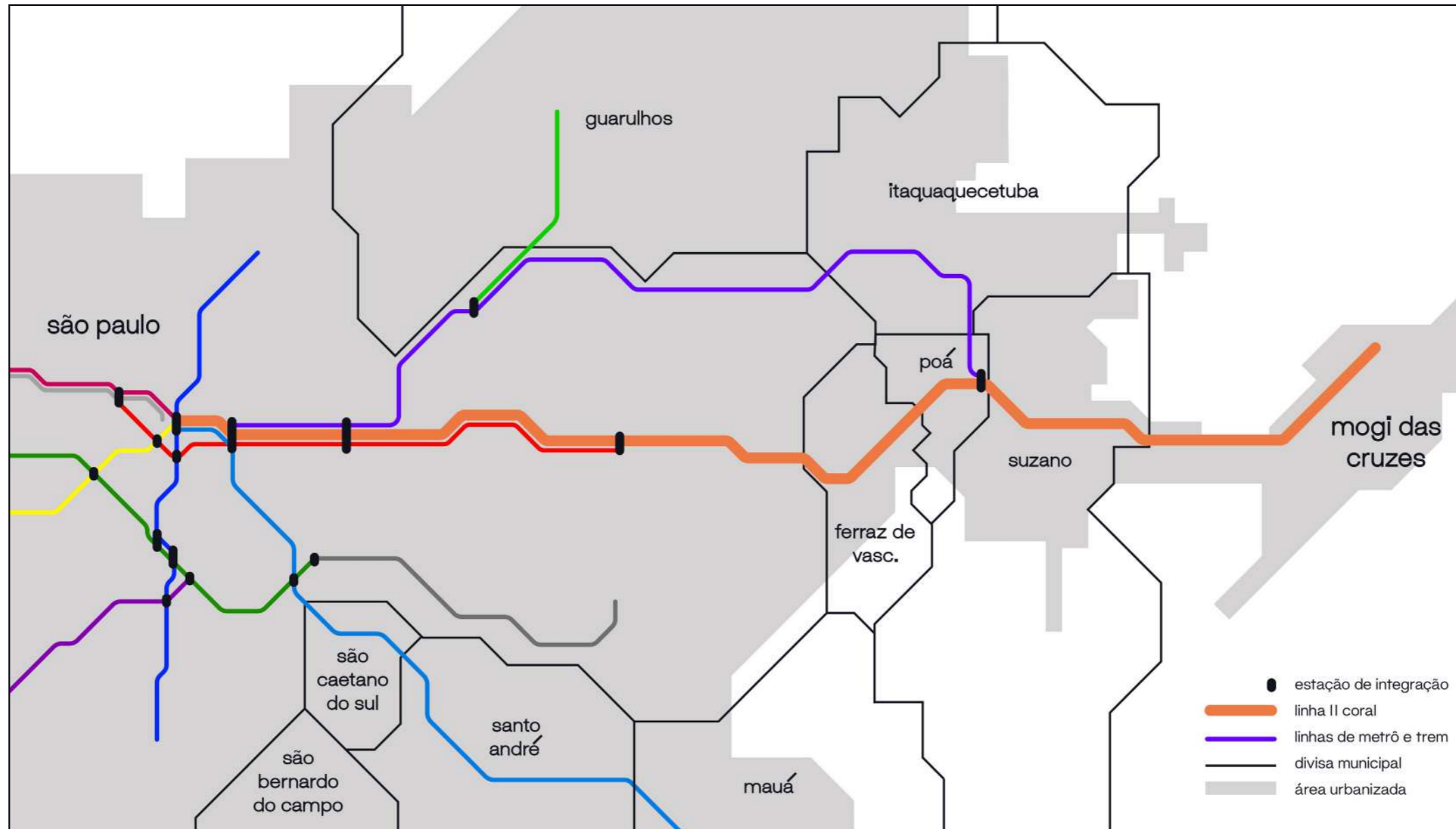


Imagem 08: Mapa esquemático mostrando o percurso da Linha II-Coral e as cidades por quais ela percorre. Fonte: Autoria própria.

3 – paisagem

"Da janela do trem, avistam uma paisagem de torres e edifícios salpicados em meio a um mar de sobrados autoconstruídos. E mais vias expressas e avenidas. E galpões de onde saem caminhões carregados."

Raquel Rolnik, São Paulo: O planejamento da desigualdade, 2022, p. 90



3.1 – panorama da paisagem

28. REDE NOSSA
SÃO PAULO,
2024.

O panorama visto da janela do trem percorre cenários múltiplos, e tem a característica de muitas vezes ser constituída daquilo que está escondido, os "fundos", já que a face das construções está voltada para as ruas e "de costas" para a linha férrea. Uma visão dos territórios urbanos pouco retratada, mas que como apresentado anteriormente, faz parte da vida de milhões de vidas.

É interessante observar que essa paisagem que vemos do trem tem a predominância de construções criadas por mãos humanas como casas, fábricas, viadutos, passarelas, prédios, escolas, muros, contenções, pilares, postes, fios, ruas, pontes, tubulações, igrejas, hospitais, estádios, grades, mas sempre possuem a natureza, mesma que restringida, aparecendo de alguma forma. Os rios e córregos, mesmo que canalizados, ainda ocupam os fundos de vale, as árvores, arbustos e plantas nascem em trincas de concreto e crescem resilientemente em busca da luz solar, ratos, capivaras, pombas, insetos e outros animais coabitam esses lugares.

A viagem pela via férrea mostra uma desigualdade territorial escancarada a olho nu, mostrando a divergência entre a urbanidade qualificada do centro e a precária da periferia, contraste presente que não obteve mudanças nos últimos anos.²⁸ Ou seja, o

29. RIBEIRO, HENNRICH, AGUIAR, 2018, p. 42.

30. ROLNIK, 2022, p. 101.

molde de investimento na cidade, não teve mudança significativa, e continua a priorizar localidades já estruturadas e a renegar os subúrbios. Muitas vezes, essa paisagem é feia, suja e incômoda, mas faz parte do trabalho olhar para esses locais esquecidos, mostrar algo que muitas vezes não queremos ver.

Se pensarmos que "tudo se inicia com a leitura das paisagens e da cidade enquanto paisagem; criar conceitos é como colher frutos na beira dos caminhos onde se abre a floresta dos signos que constitui o cosmos."²⁹ Então ao me debruçar sobre esta paisagem, entender ela como território heterogêneo, sua composição complexa, sua estética, sua gente é um trabalho que também tenta compreender o homem da cidade e o universo que o cerca.

3.2 – paisagem através da viagem

"O mal-estar se encontra na impossibilidade de nos movermos na cidade, asfixiado pelas distâncias, pelo trânsito e pela poluição de automóveis, ônibus e caminhões"³⁰

Aqui proponho a narrar a paisagem da viagem que por muitos anos era diária em minha vida. Os cenários que aqui são destrinchados são reflexo da



Imagem 10:
Paisagem do trecho entre as estações Poá e Ferraz de Vasconcelos.
Fonte: Autoria própria.



Imagem 11:
Paisagem do trecho entre as estações Tatuapé e Brás.
Fonte: Autoria própria.

Imagem I2:
Paisagem no
trecho entre
as estações
Jundiapéba e
Brás Cubas.
Fonte: Autoria
própria.



Imagem I3:
Paisagem dos
arredores da
estação Mogi das
Cruzes



constituição da paisagem atual, no ano de 2025. O exercício de relatar o percurso também possibilita a atenção que é estar diante da cidade, algo raro, pois:

31. CIDADE, 2006,
p. 10

"Na cidade contemporânea as pessoas estão perdendo as referências visuais, assim como a apreensão das imagens variadas que o meio urbano oferece e conseqüentemente a identidade com a arquitetura que nos orienta ao nos deslocarmos neste espaço. A relação entre o habitante e a arquitetura não é mais a de contemplação no sentido clássico. Atualmente, perdeu-se o vínculo entre o espaço físico e o sujeito. A velocidade na qual se desloca o habitante, os diversos meios de comunicação e telecomunicação, não permitem estar diante da cidade."³¹

Seis horas da manhã de segunda-feira, na estação Estudantes da Linha II-Coral, em Mogi das Cruzes, o trem pausa lentamente na plataforma, centenas de pessoas já se acumulam na plataforma e, quando o trem abre as portas, de maneira ágil os passageiros ocupam todos os assentos. O trem parte para sua viagem de pouco mais de uma hora de duração, e o panorama que aparece timidamente através da névoa é uma região arborizada, com prédios recém inaugurados e a Serra do Itapeti delimitando o horizonte.

Ao se aproximar da estação Mogi das Cruzes, as margens da via são dominadas por edificações ferroviárias antigas, de alvenaria e madeira, data-

das da época da Central do Brasil, além das construções históricas da cidade, ora bem preservadas, ora abandonadas. O trem prossegue viagem e a paisagem muda constantemente, dezenas de prédios da região central da cidade olhando para o sul, e olhando para o norte, a serra continua a dominar o que se vê, em seu sopé, há uma intercalação de fábricas, grandes terrenos que contam somente com vegetação, uma favela consolidada (Vila Nova Estação) e a ocupação da Vila São Francisco, formada nos anos de pandemia da COVID-19 (2020-21) que conta com barracos de madeira e alvenaria.

Após a parada na estação Brás Cubas, a vista da serra fica mais ampla pois não há mais construções ali, é visível a vegetação da mata ciliar do rio Tietê que repousa na raiz destas montanhas. Já do outro lado vemos casas e mais casas de classe média com alguns edifícios fabris marcando o panorama. Aproximando da estação Jundiapéba, ruas de terra e casas próximas ao rio Jundiá se misturam com motéis e construções ferroviárias antigas. Após a partida de Jundiapéba, cruzamos o rio Taiaçupeba e adentramos no município de Suzano onde nos deparamos com indústria de papel e celulose da Companhia Suzano, cheia de chaminés expelindo fumaça branca e um odor característico impregna o trem. Diversos edifícios fabris seguem presentes no cenário, com pequenas ocupações espalhadas ali e acolá. Um grande viaduto para trens de carga cru-



Imagem 14:
Paisagem no trecho entre as estações Mogi das Cruzes e Brás Cubas.
Fonte: Autoria própria.



Imagem 15:
Paisagem no trecho entre as estações Jundiapéba e Suzano.
Fonte: Autoria própria.

Imagem I6:
Paisagem no
trecho entre as
estações Poá e
Calmon Viana
Fonte: Autoria
própria.



Imagem I7:
Paisagem no
trecho entre
as estações
Poá e Ferraz de
Vasconcelos.
Fonte: Autoria
própria.



za nossas cabeças e abaixo dele vemos algumas pessoas fazendo uma fogueira e a utilizando para o consumo de crack. Ao chegar na estação Suzano centenas de pessoas entram no trem, e os vagões cheios agora estão lotados.

Em constante mudança, o horizonte já não possui mais a serra como seu limite, mas sim casas, comércios e algumas fábricas. Os viadutos do Rodoadnel dominam a paisagem ao chegarmos na estação Calmon Viana, agora na cidade de Poá. Aqui temos a transferência para outra linha da CPTM, a Linha I2-Safira, que vai em direção a Itaquaquecetuba e depois a São Paulo, margeando o percurso do rio Tietê, por isso, há uma movimentação de embarque e desembarque no trem. Nessa conexão, podemos fitar um mar de trilhos, maquinário ferroviário e centrais de alta tensão elétrica. O percurso curto até a estação Poá, de apenas três minutos, revela um lugar onde casas com telhado de cerâmica são a maioria. O trem logo parte e o cenário agora é de casas de telhas de fibrocimento.

Sem percebermos quando uma cidade termina e quando outra começa, adentramos o município de Ferraz de Vasconcelos que possui um grande prédio amarelo e curvado despontando ao longe, o Hospital Regional. E paralelo à ferrovia, temos agora um curso d'água poluído, o córrego Itaim. Seguem passando por nós piscinões, resquícios de uma estação demolida e o mar de casinhas até chegarmos na es-

tação Ferraz de Vasconcelos. Quando o trem para na plataforma, pessoas empurram as que já estão dentro do vagão na tentativa de criar um espaço a mais para embarcarem e seguirem viagem. O maquinista tenta seguir viagem, mas é impedido pois uma das portas não está fechando, e após mais um aperto, a porta se fecha e o trem acelera em direção a próxima estação.

Mais fábricas se fazem presentes em conjunto com a mesma tipologia das casas que passaram. Chegamos na estação Antônio Gianetti Neto, a última antes de adentrarmos no município de São Paulo, esta parada se situa num vale então somente vemos pela janela taludes, alguns vegetados e outros cimentados, formando uma grande parede que nos impede de ver o horizonte. Ao sairmos desta parada, a paisagem se abre novamente e um mar de casas vermelhas por causa do tijolo aparente aparece. Aqui vemos que as favelas já não são tão pequenas como nas cidades anteriores, mas dominam quilômetros de terrenos.

Chegamos na primeira estação da capital paulista, Guaianases, e novas referências ao olhar surgem como a Igreja São Benedito e o Centro Educacional Unificado (CEU) Jambeiro. A paisagem vai se distorcendo enquanto o trem mergulha no subterrâneo, tudo se escurece e às vezes passam luzes brancas rápidas que o olhar mal consegue apre-



Imagem I8:
Paisagem no trecho entre as estações Guaiianases e José Bonifácio.
Fonte: Autoria própria.



Imagem I9:
Paisagem no trecho entre as estações Guaiianases e Antonio Gianetti Neto.
Fonte: Autoria própria.

Imagem 20:
Paisagem dos
arredores
da estação
Corinthians-
Itaquera.
Fonte: Autoria
própria.



Imagem 21:
Paisagem no
trecho entre
as estações
Corinthians-
Itaque e Tatuapé.
Fonte: Autoria
própria.



der. Quando a luz retorna, já estamos na estação José Bonifácio e poucos conseguimos ver além da estação. Ao partir, as cores se desvanecem e entramos num outro túnel. Novamente quando a luz retorna, é sinal de nova parada, dessa vez a estação Dom Bosco. Dessa vez entramos em mais um túnel, só que curto, e quando a composição sai da terra, somos defrontados com um cenário de edifícios gigantescos, desproporcionais. No entorno da estação Corinthians-Itaquera vemos o shopping center, o pátio de manobras do metrô, o Poupatempo Itaquera, o Estádio do Sport Club Corinthians Paulista, a Faculdade de Tecnologia de Itaquera e diversos outros edifícios governamentais e empresariais.

A estação Corinthians-Itaquera é um grande edifício único que serve tanto para a Linha 11-Coral, como para a Linha 3-Vermelha, e a partir desta estação, a vista para o sul sempre é confrontada com os trens do Metrô viajando paralelamente a esta viagem. O percurso até a próxima estação dura cerca de dez minutos, e temos a vista de casario com telhado cerâmico e prédios residenciais salpicando por ali e acolá. Olhando para o lado norte, um topo de morro é coroado com uma igreja, a Basílica de Nossa Senhora da Penha e no sopé deste morro, cruzamos o rio Aricanduva que fica quase encoberto pelo emaranhado de viadutos. Novamente chegamos na planície do rio Tietê e o encontro com a Linha 12-Safira. Agora seguimos num caminho com

32. CIDADE,
2006, p. 2.

três linhas de transporte, e o horizonte é mais dominado por edifícios cada vez mais altos e luxuosos. Assim chegamos na estação Tatuapé, que em seu entorno conta com dois shopping centers e com o maior edifício da cidade de São Paulo.

Agora, em uma zona cada vez mais central da capital, uma mistura de galpões industriais em uso e abandonados, prédios residenciais e pátios ferroviários fazem parte do caminho até a estação Brás. Nesta estação colossal, com oito plataformas, é visível que daqui partiu uma industrialização antiga, com edifícios industriais em tijolo aparente e passarelas em ferro fundido. Aqui muitas pessoas desembarcam e o trem segue cheio, mas não tanto quanto antes. No caminho para a última estação do nosso percurso, ao atravessar o rio Tamanduateí, temos uma visão ampla do centro de São Paulo, com algum de seus marcos, como o edifício Altino Arantes, a Catedral da Sé e o Mercado Municipal. Chegamos na imponente e histórica estação da Luz, destino final, após uma hora e dez minutos de viagem.

"O homem da cidade passou a ser um homem submerso em uma onda de imagens, em uma nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna e que será identificada como uma peculiaridade deste novo tempo."³²



Imagem 22:
Paisagem no
trecho entre as
estações Brás e
Luz.
Fonte: Autoria
própria.

Imagem 23:
Paisagem da
estação da Luz.
Fonte: Autoria
própria.



4 – desenho



Neste trabalho, o desenho se apresenta com autonomia, como fim em si mesmo e não somente como uma pré-concepção de projeto ou rascunho.³³ Importante ressaltar que apesar dessa independência de ser esse lugar de prévia de algo a ser trabalhado, aqui o desenho também tem essa função de ser uma ideia de futuro, não pelo que ele representa, mas pelas possibilidades de reflexões que ele propõe.

33. GODOY, 2013.

34. LEAL, 2019, p. 19.

Também destaca aqui que o processo de desenhar e projetar, ou seja, de designar algo para sua existência, passa além do discurso e que a criação de várias alternativas e possibilidades de projeto é essencial para realização deste trabalho pois:

"O design não se realiza de forma passiva, e para aprender e ensinar design é necessário praticar, pois apenas falar não é suficiente para a construção de projetos."³⁴

E essa prática, no desenho e no design, é basal. O ato de desenhar como prática de exploração e descoberta, serve também para criação de uma linguagem própria que se relaciona com o entorno, com as vivências do ser que desenha e:

"Enquanto ato perceptivo-criativo, posso me aproximar do que vejo: olho novamente, refaço, me demoro em detalhes. A linha caminha pelo papel sem pressa, criando caminhos de grafite. Mais do que mera representação, transponho para o papel o local como ele é através dos meus olhos, num ato que é, por natu-

35. MATTARA,
2021, p. 36 a
38.W

reza, uma interpretação da realidade. Desenhar envolve escolher entre infinitos detalhes, e por isso, passa por um processo de eleição, supressão, recorte, filtro. O resultado é, em essência, uma imagem pessoal de uma paisagem que, por sua vez, está em constante transformação."³⁵

No campo pessoal, o desenho se revela como manifestação física do pensamento e dos processos cognitivos. Com linhas que zigzagueiam o papel, consigo embutir sentimentos de admiração, raiva, espanto, surpresa, incompreensão. Também é injetado em cada risco as experiências de vida que tive, dos amargos aos doces. O olhar que vê a paisagem é o mesmo que desenha, mas imbuído de toda essa gama de emoções, é uma versão única, pessoal da existência que me cerca.

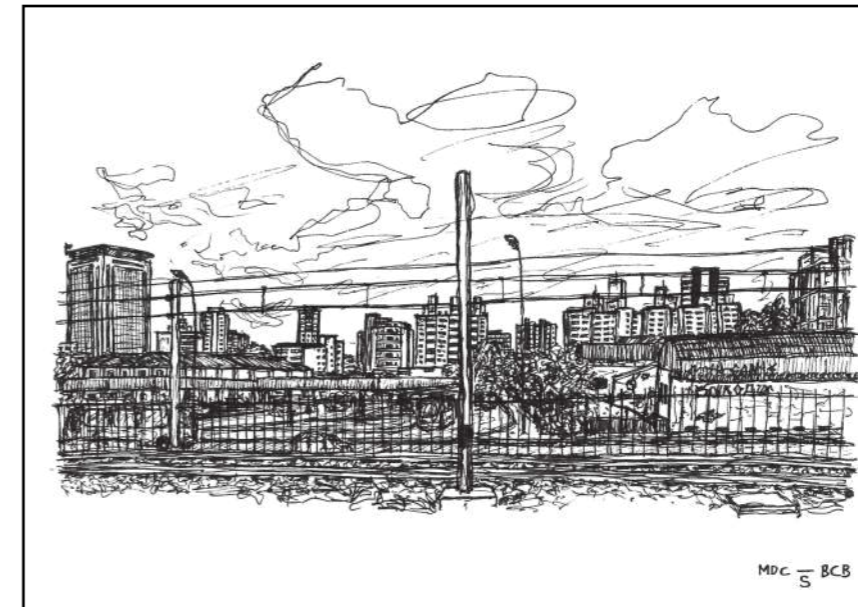


Imagem 24:
Desenho da paisagem entre as estações Mogi das Cruzes e Brás Cubas. Fonte: Autoria própria.

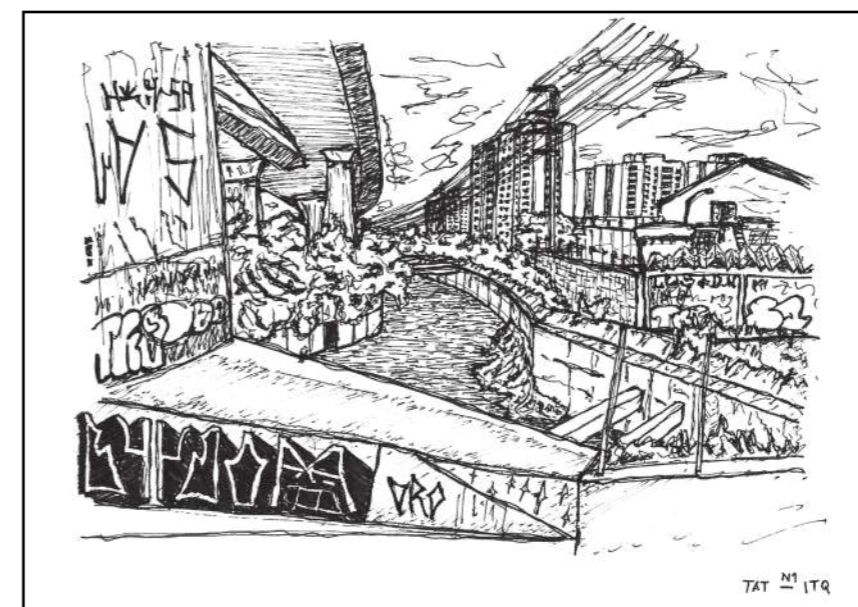


Imagem 25:
Desenho da paisagem entre as estações Tatuapé e Corinthians-Itaquera. Fonte: Autoria própria.

5 – desenvolvimento



5.1 – captura da paisagem

Neste trabalho, uma questão conflitante inicial era com a captura dessa paisagem que está inserida na janela do trem: num modo de transporte público que está em movimento. Por isso, a fotografia foi escolhida para registrar esses horizontes.

A viagem na Linha II-Coral é percorrida no sentido leste-oeste (e vice-versa) e aqui definimos os lados das janelas pelos pontos cardeais que elas fazem face, portanto temos a janela que mira o lado norte e o lado sul. Foram realizadas 8 viagens para registro fotográfico da paisagem, 4 viagens para cada lado. Nas viagens, tentou-se tirar 10 fotos entre uma estação e outra, em alguns trechos foram tiradas mais fotos e outras menos devido ao espaçamento variado entre as paradas, resultando num total de 1148 fotos tiradas.

As fotos foram organizadas de acordo com seu lado e depois foi construído um diagrama onde elas foram organizadas referente ao intervalo de cada estação elas se situavam. As fotos escolhidas para serem retratadas como desenho foram escolhidas seguindo os critérios de: variedade de paisagens, marcos referenciais e impacto visual. Com isso, foram selecionadas 30 fotos a serem representadas, sendo que uma se repete em cada face, pois trata-se da representação de um túnel.

Diagrama das fotos escolhidas de referência para a produção dos desenhos. Foi escolhida uma foto entre o intervalo de cada estação. As imagens acima da linha representam a vista da face norte e as abaixo da linha representam o vista para o sul. Aqui foram utilizados os códigos de cada estação, a saber:

LUZ - Luz

BAS - Brás

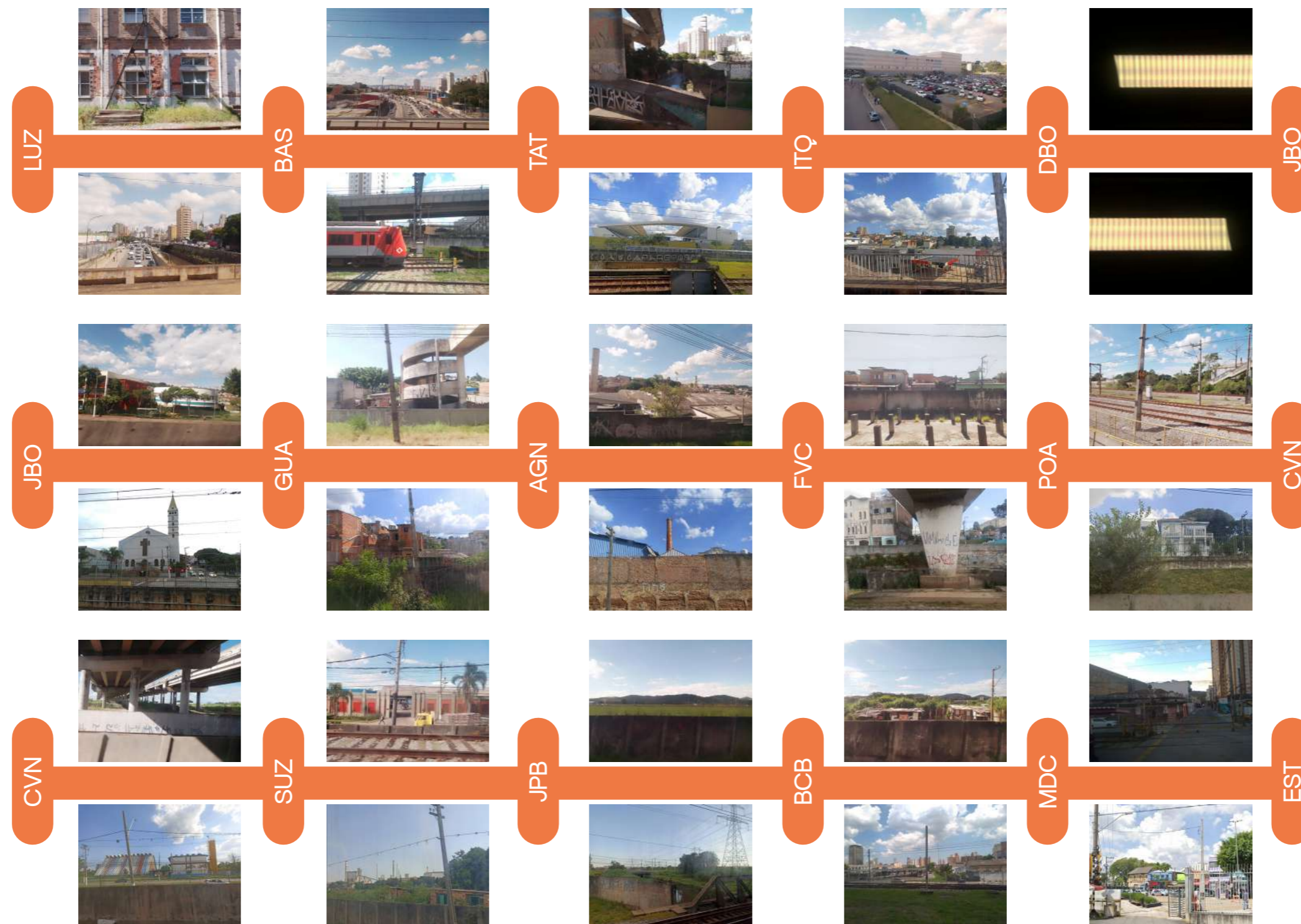
TAT - Tatuapé

ITQ - Corinthians-Itaquera

DBO - Dom Bosco

JBO - José Bonifácio

GUA - Guaianases



AGN - Antônio Gianetti Neto

FVC - Ferraz de Vasconcelos

POA - Poá

CVN - Calmon Viana

SUZ - Suzano

JPB - Jundiapéba

BCB - Brás Cubas

MDC - Mogi das Cruzes

EST - Estudantes

Imagem 26:
Fotografia base
LUZ - BAS (N)



Imagem 27:
Fotografia base
BAS - TAT (N)



Imagem 28:
Fotografia base
TAT - ITQ (N)

Imagem 29:
Fotografia base
ITQ -DBO (N)



Imagem 30:
Fotografia base
DBO - JBO (N)



Imagem 31:
Fotografia base
JBO - GUA (N)



Imagem 32:
Fotografia base
GUA - AGN (N)

Imagem 33:
Fotografia base
AGN - FVC (N)



Imagem 34:
Fotografia base
FVC - POA (N)



Imagem 35:
Fotografia base
POA - CVN (N)



Imagem 36:
Fotografia base
CVN - SUZ (N)

Imagem 37:
Fotografia base
SUZ - JPB (N)



Imagem 38:
Fotografia base
JPB - BCB (N)



Imagem 39:
Fotografia base
BCB - MDC (N)



Imagem 40:
Fotografia base
MDC - EST (N)

Imagem 41:
Fotografia base
LUZ - BAS (S)



Imagem 42:
Fotografia base
BAS - TAT (S)



Imagem 43:
Fotografia base
TAT - ITQ (S)

Imagem 44:
Fotografia base
ITQ - DBO (S)



Imagem 45:
Fotografia base
DBO - JBO (S)



Imagem 46:
Fotografia base
JBO - GUA (S)



Imagem 47:
Fotografia base
GUA - AGN (S)

Imagem 48:
Fotografia base
AGN - FVC (S)



Imagem 49:
Fotografia base
FVC - POA (S)



Imagem 50:
Fotografia base
POA - CVN (S)



Imagem 51:
Fotografia base
CVN - SUZ (S)

Imagem 52:
Fotografia base
SUZ - JPB (S)



Imagem 53:
Fotografia base
JPB - BCB (S)



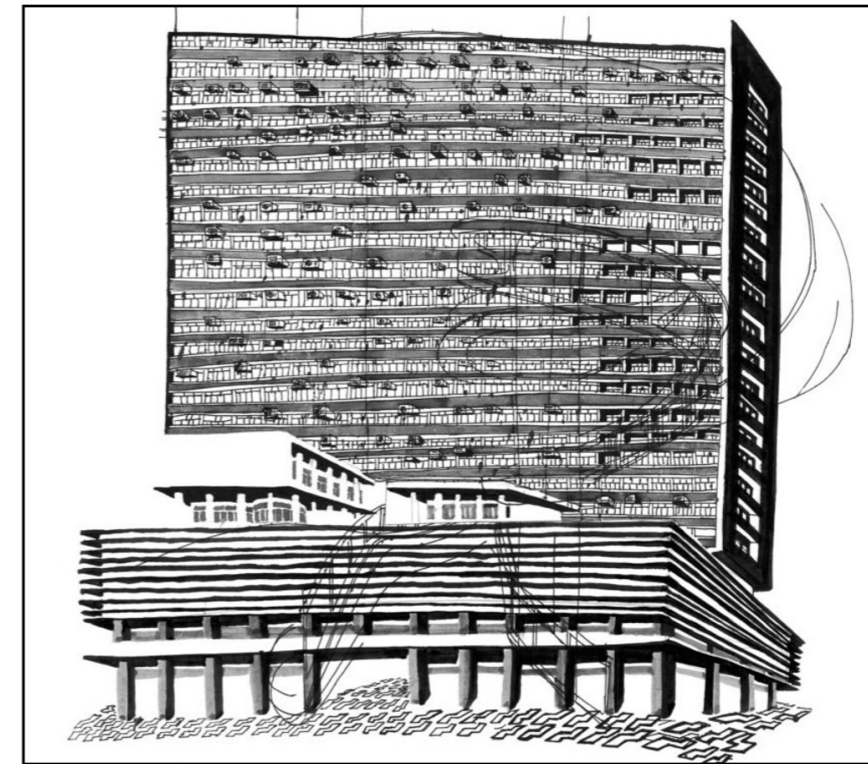
Imagem 54:
Fotografia base
BCB - MDC (S)



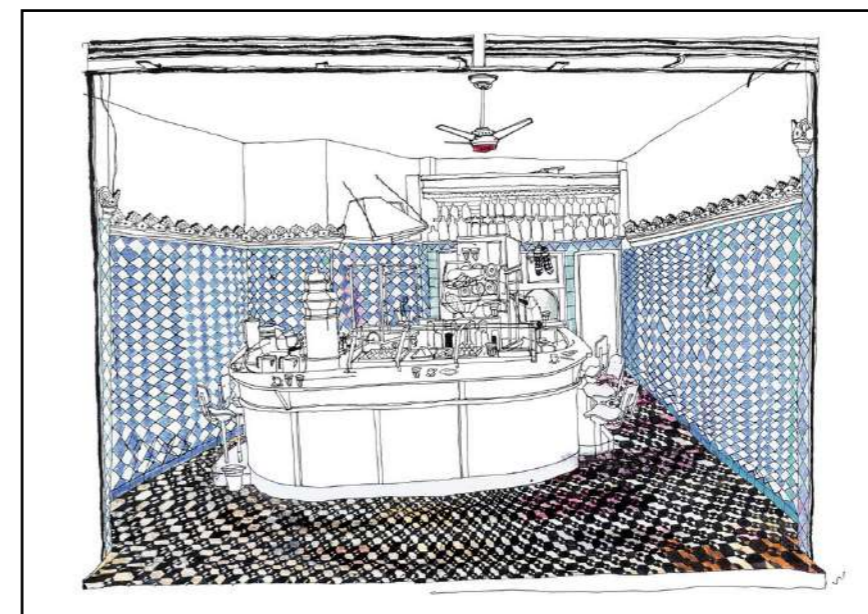
Imagem 55:
Fotografia base
MDC - EST (S)

5.2 – referências de desenho

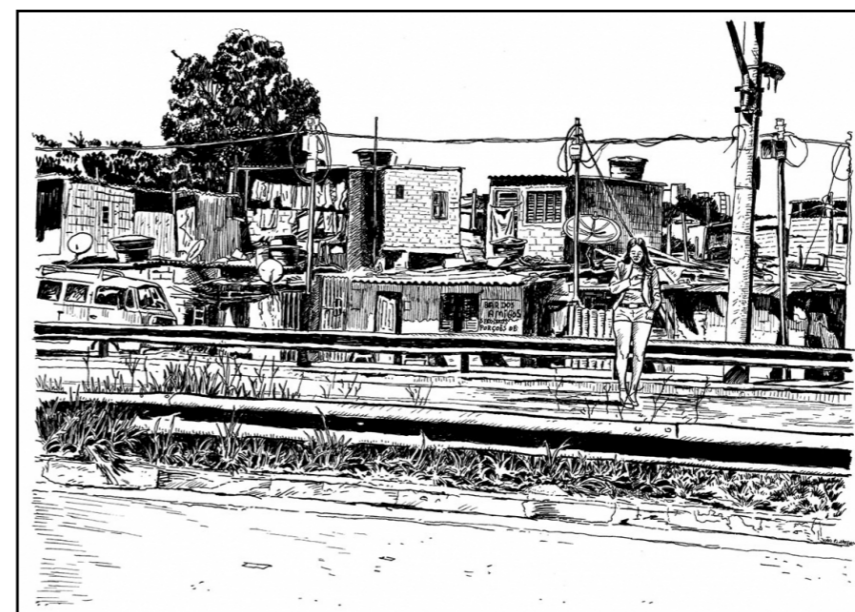
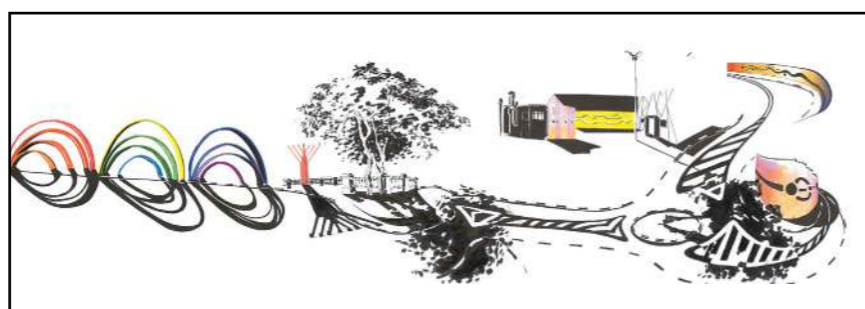
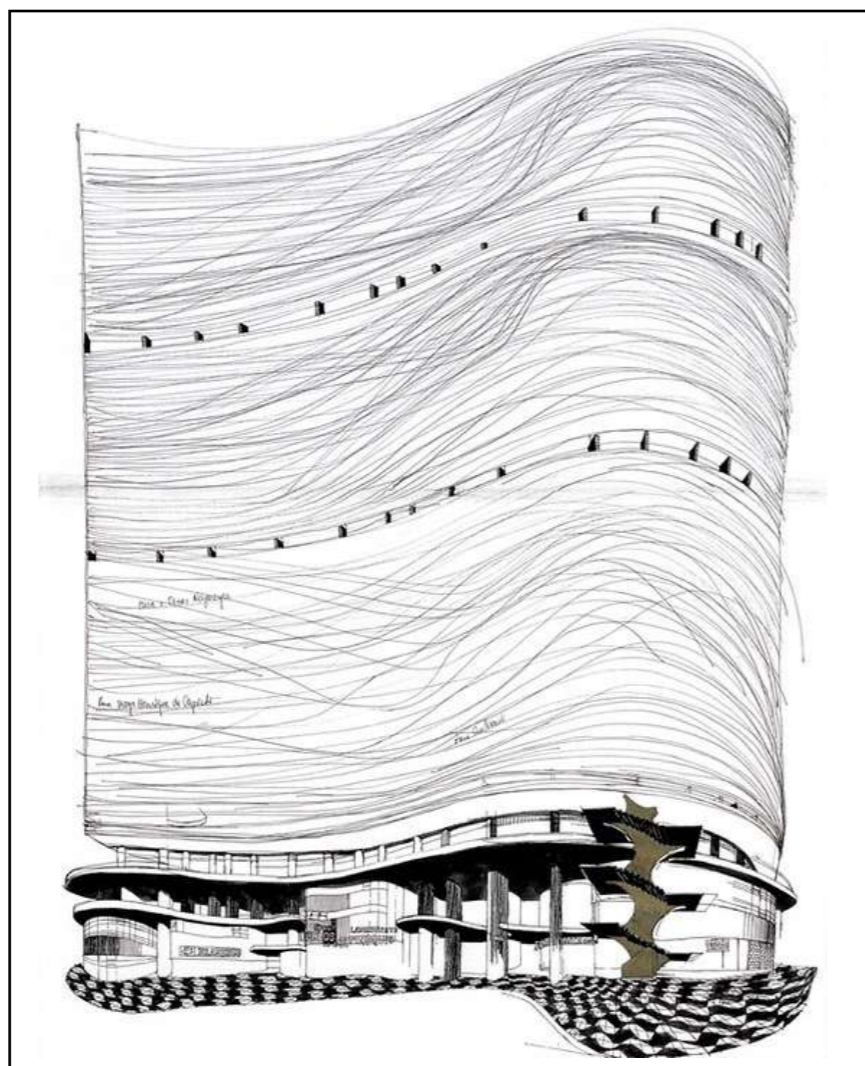
A busca por referências preliminares para este projeto foi feita levando em consideração alguns fatores, como trabalhos que retratam as periferias infinitas das metrópoles e criações que não são somente desenhos de observação, mas que também utilizam outros meios e que contenham expressividade, mostrando além do retrato do local desenhado, fotografado, registrado. Para um projeto como esse, a busca por referências que se alinhem com o trabalho é importante pois "coleccionar coisas e acumular referências estimulam a criatividade". Também foram levantadas referências para leitura, mas que permitiram o enriquecimento do conhecimento sobre a paisagem urbana, o sistema ferroviário e o processo do desenho.



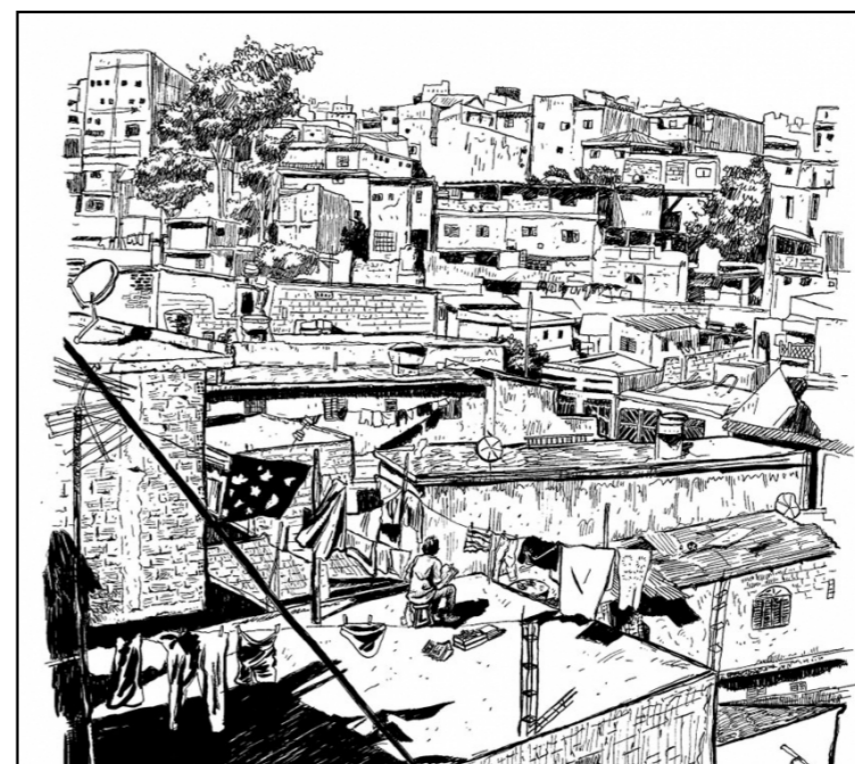
Imagens 56 e 57:
Desenhos de
Carla Caffé.
Fonte: Ateliê
Carla Caffé.



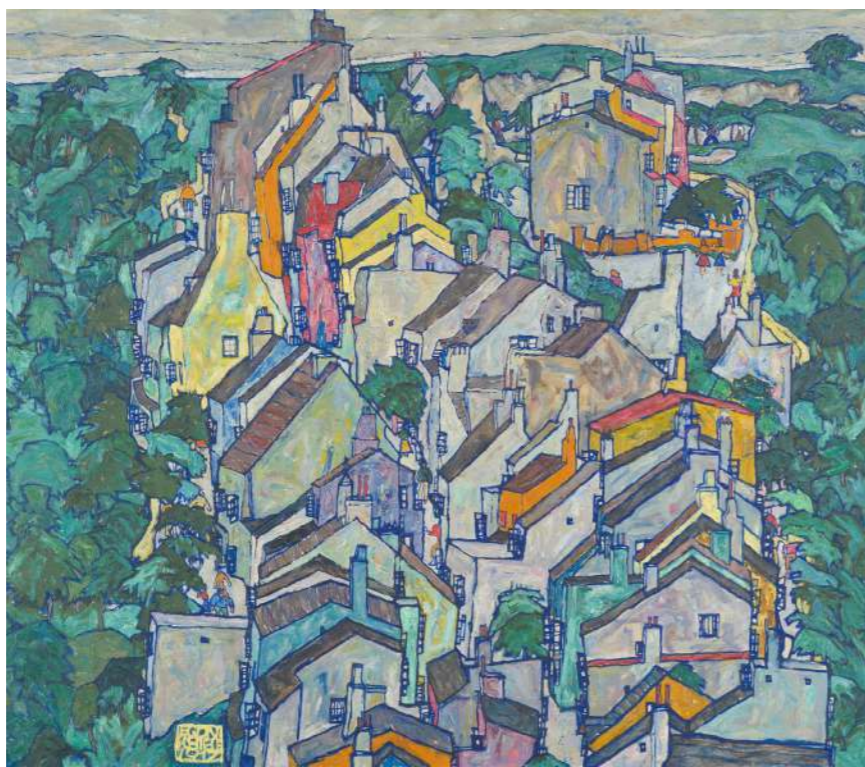
Imagens 57 e 58:
Desenhos de
Carla Caffé.
Fonte: Ateliê
Carla Caffé.



Imagens 59 e 60:
Desenhos de
João Pinheiro.
Fonte: João
Pinheiro -
artista visual e
quadrinista.



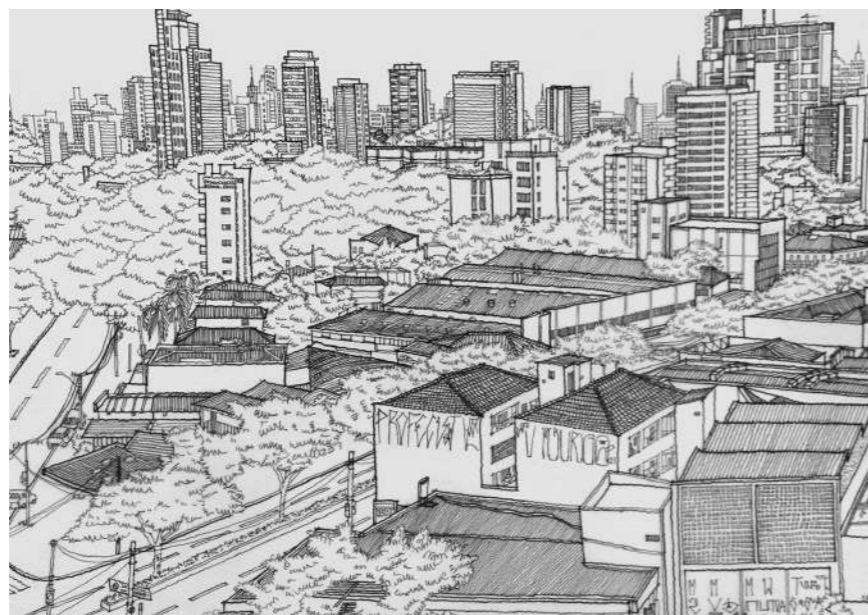
Imagens 61 e 62:
Pinturas de Egon
Schiele
Fonte: Neue
Galerie



Imagens 63 e 64:
Pinturas de Egon
Schiele
Fonte: Neue
Galerie



Imagens 65 e 66:
Desenhos de
Vanessa Mattara
Fonte: Vanessa
Mattara



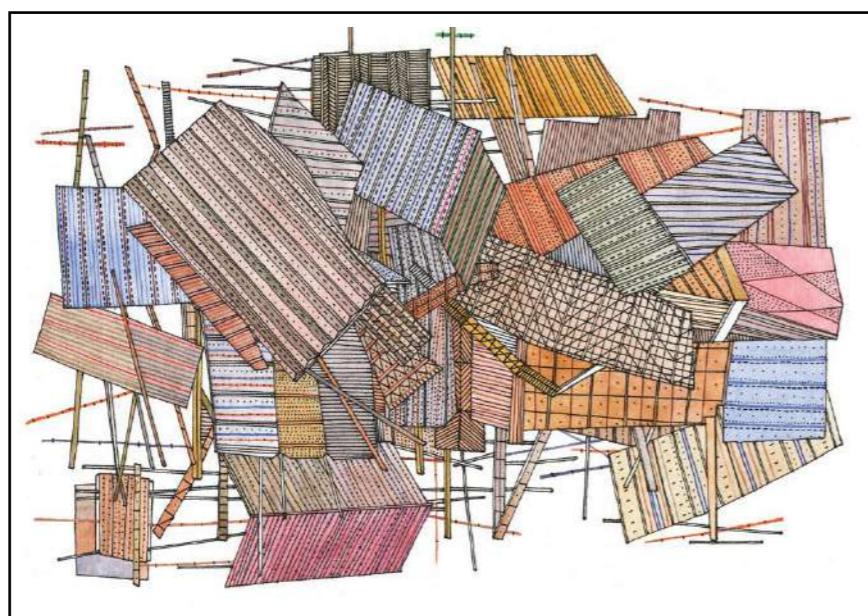
Imagens 67 e 68:
Desenhos de
Paulo von Poser
Fonte: Paulo von
Poser



Imagens 69 e 70:
Desenhos de
Nigel Peake
Fonte: Nigel Peake



Imagens 71 e 72:
Desenhos de
Nigel Peake
Fonte: Nigel Peake



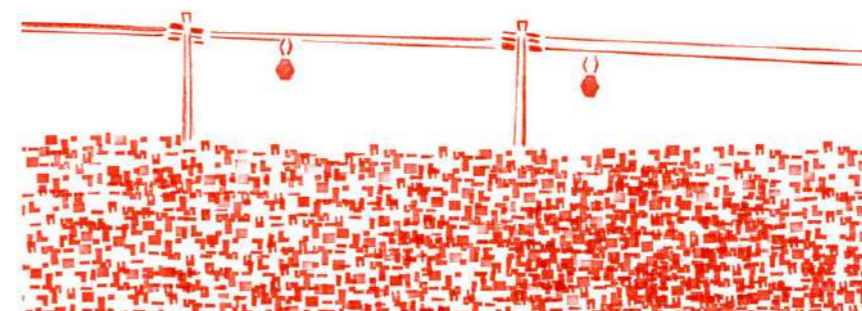
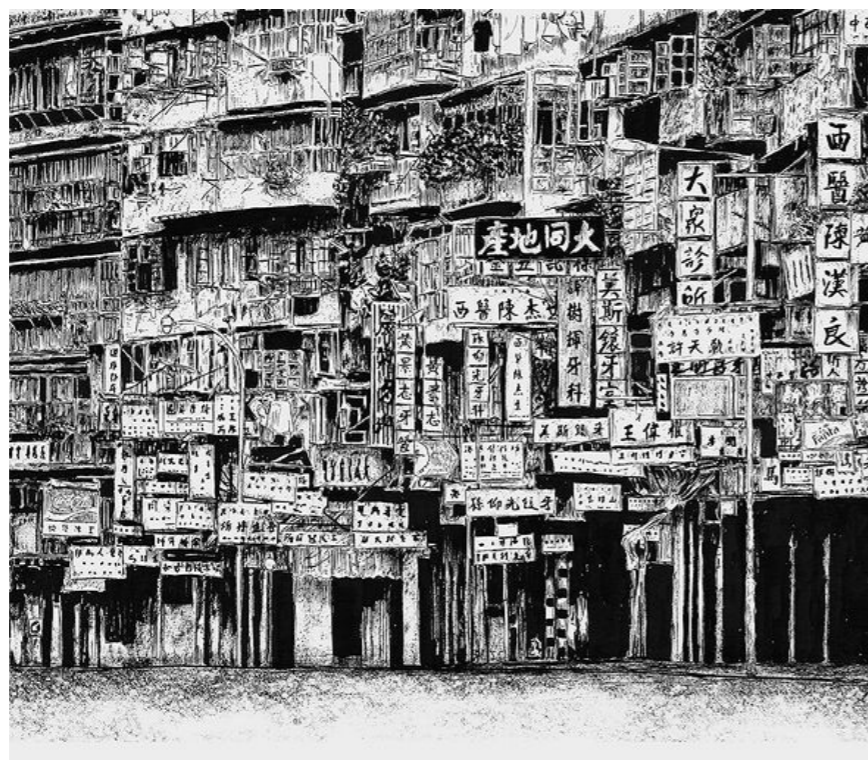
Imagens 73 e 74:
Cenas do filme
"O menino e o
mundo" de Alê
Abreu.
Fonte: Alê Abreu



Imagens 75 e 76:
Cenas do filme
"O menino e o
mundo" de Alê
Abreu.
Fonte: Alê Abreu



Imagens 77 e 78:
Desenhos de Pen
So
Fonte: Pen So



Imagens 79 e 80:
Ilustrações feita
com carimbos de
Andrés Sandoval.
Fonte: Andrés
Sandoval



5.3 – experimentações e definições

Essa etapa exploratória envolveu diferentes modos de desenhar e representar a paisagem capturada por fotografias. Foram utilizados diferentes materiais como nanquim, marcadores à base de álcool, grafite, lápis de cor, entre outros, a fim de encontrar um modo de traduzir os cenários e as emoções no desenho. Foram realizados diversos testes até chegar a representação escolhida, que foi a do nanquim em papel, e com um método de desenho a ser feito sem rascunhos, que aceita os erros como parte do percurso ao criar uma ilustração.

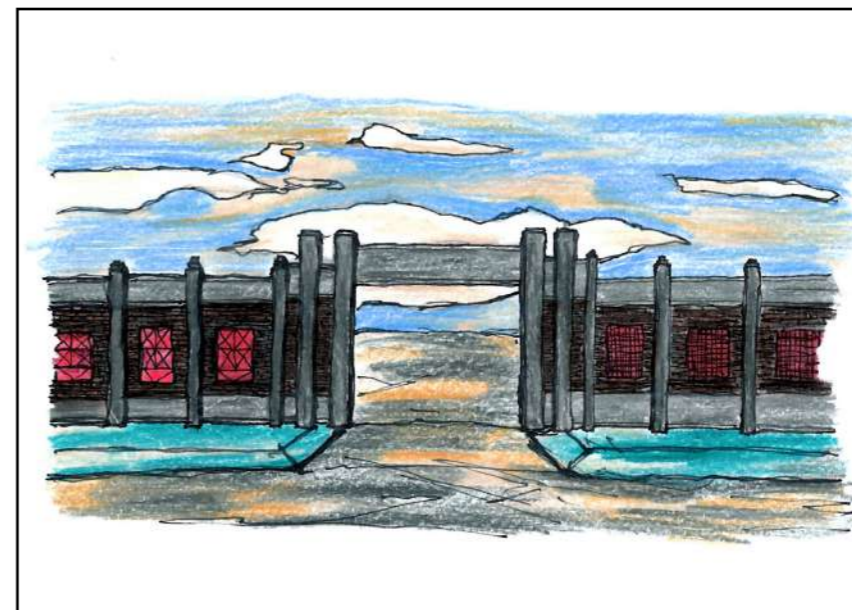


Imagem 81:
Desenho feito com lápis de cor e caneta nanquim sobre papel.
Fonte: Autoria própria

Imagem 82:
Desenho feito com grafite sobre papel.
Fonte: Autoria própria

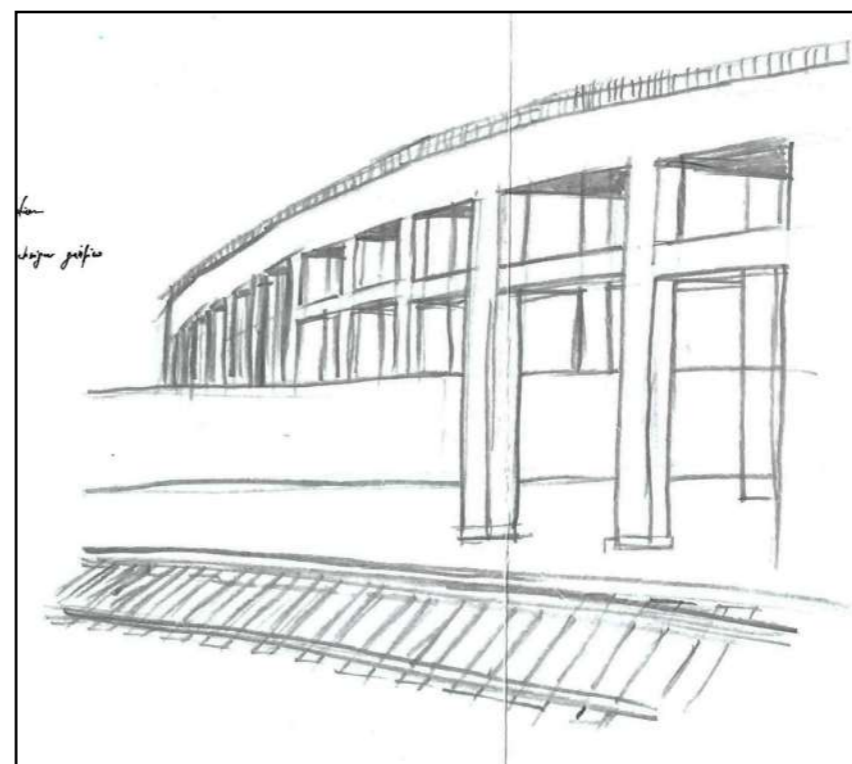


Imagem 83:
Desenho feito
com lápis de cor
sobre papel.
Fonte: Aatoria
prória



Imagem 84:
Desenho feito
com caneta
nanquim sobre
papel.
Fonte: Aatoria
prória

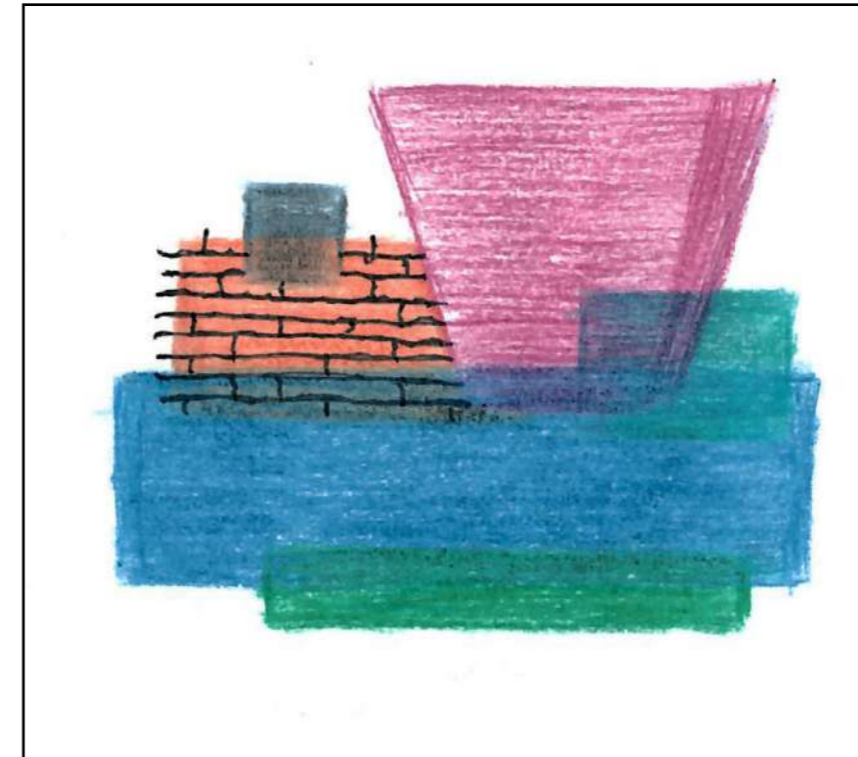


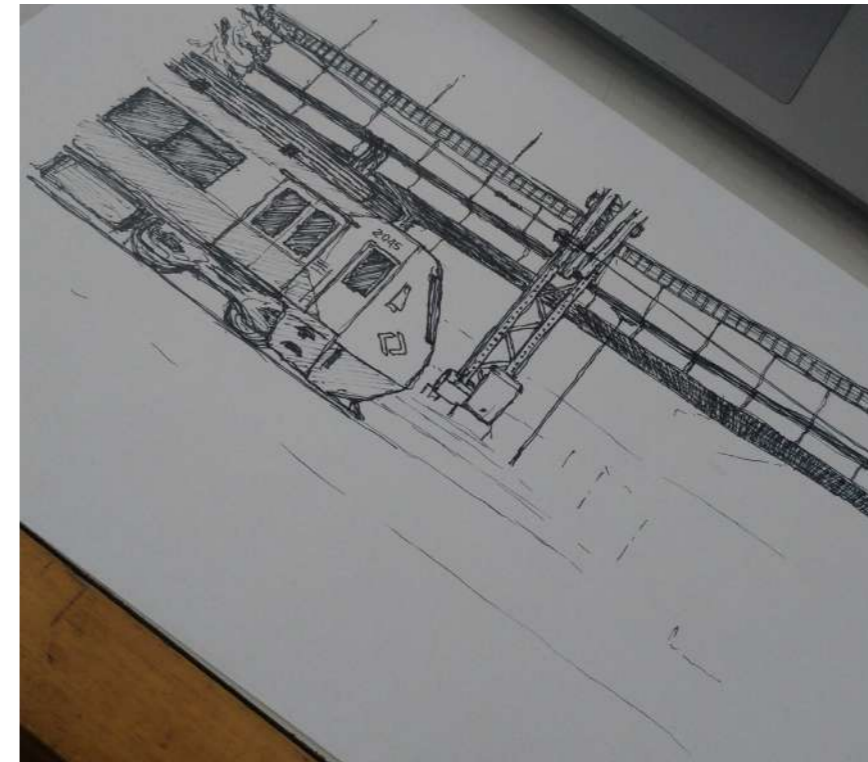
Imagem 85:
Desenho feito
com lápis de cor
e caneta nanquim
sobre papel.
Fonte: Aatoria
prória

Imagem 86:
Desenho feito
com marcadores
e caneta nanquim
sobre papel.
Fonte: Aatoria
prória



5.4 – elaboração

De modo sistemático, foram criados 29 desenhos (um desenho se repete para ambas as faces, pois trata-se da representação de um túnel), utilizando caneta de tinta nanquim com pontas de 0.3 milímetros e de 0.5 milímetros em papel sulfite branco. Na elaboração desses desenhos, alguns foram refeitos a modo de atingir um resultado mais satisfatório (desenhos que ficaram muito pequenos, com tinta falha, entre outras questões).



Imagens 87 e 88:
Elaboração dos
desenhos finais.
Fonte: Autoria
própria.



Imagem 89:
Desenho
LUZ - BAS (N)

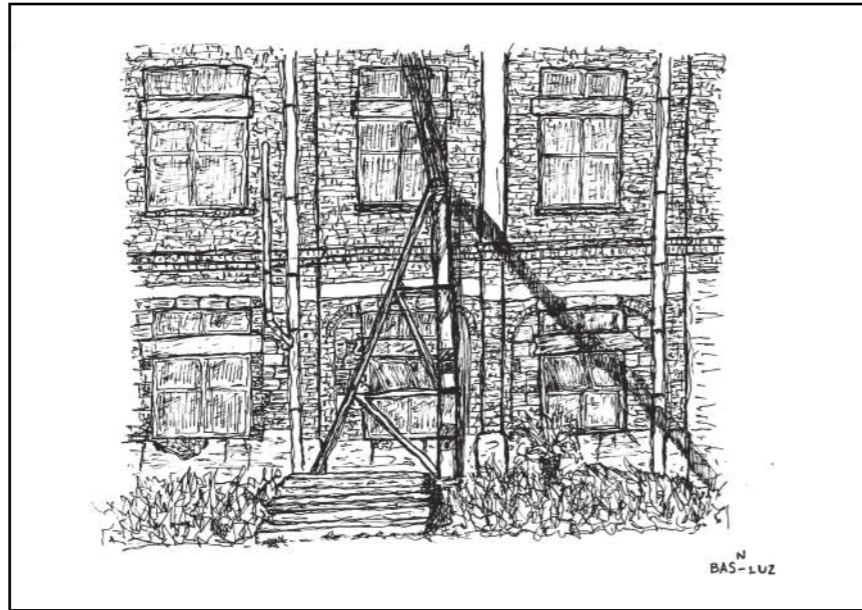


Imagem 90:
BAS - TAT (N)

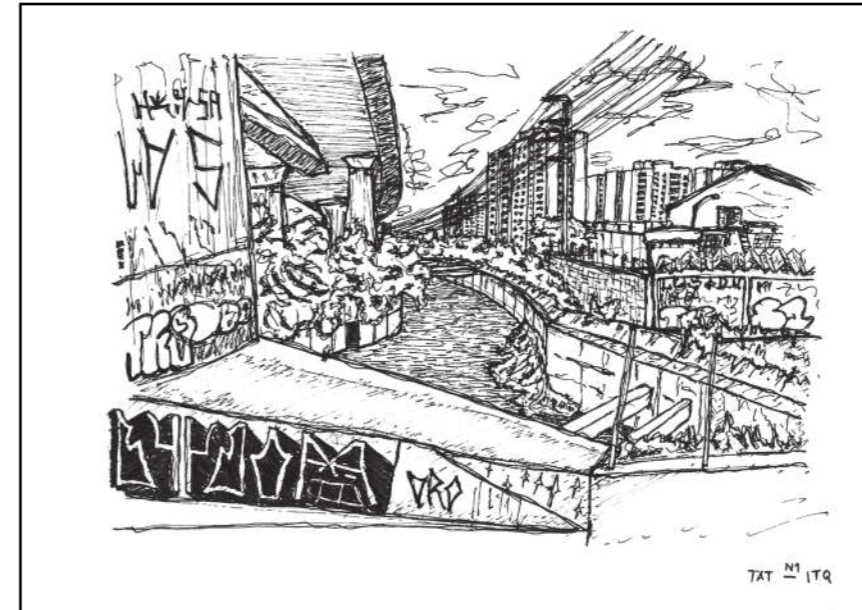
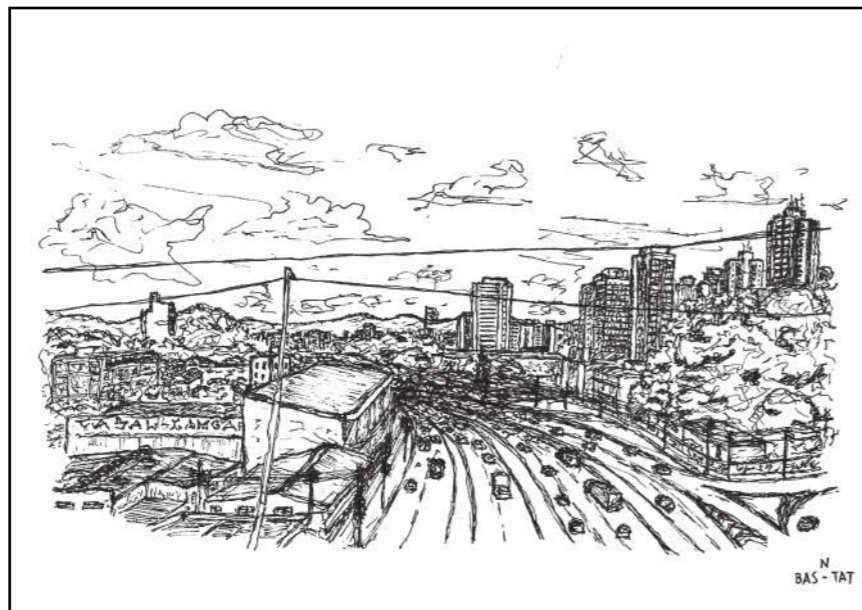


Imagem 91:
Desenho
TAT - ITQ (N)

Imagem 92:
Desenho
ITQ - DBO (N)

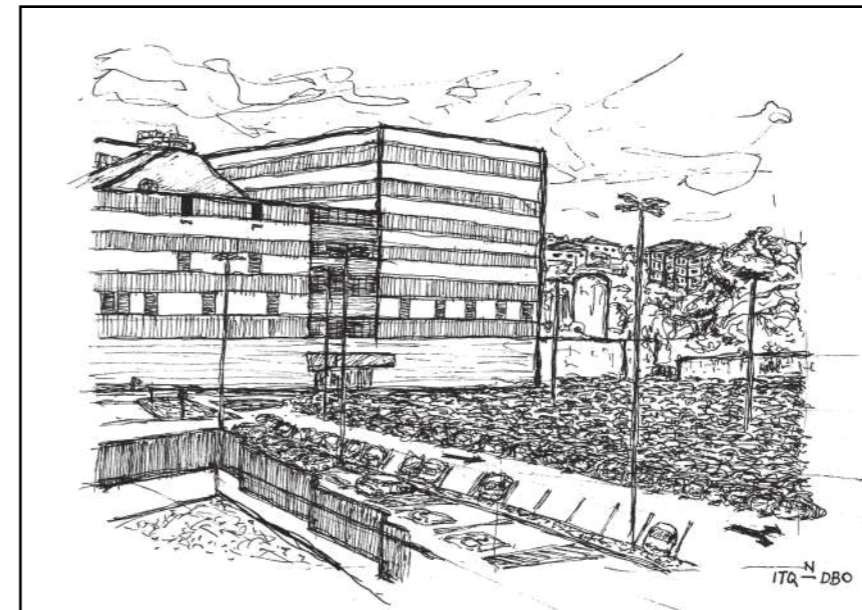


Imagem 93:
Desenho
DBO - JBO (N)

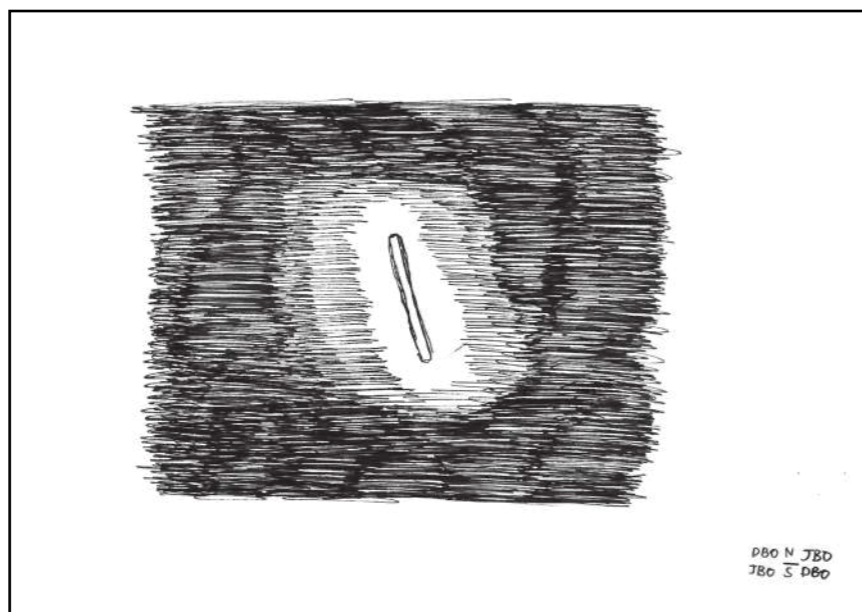


Imagem 94:
Desenho
JBO - GUA (N)

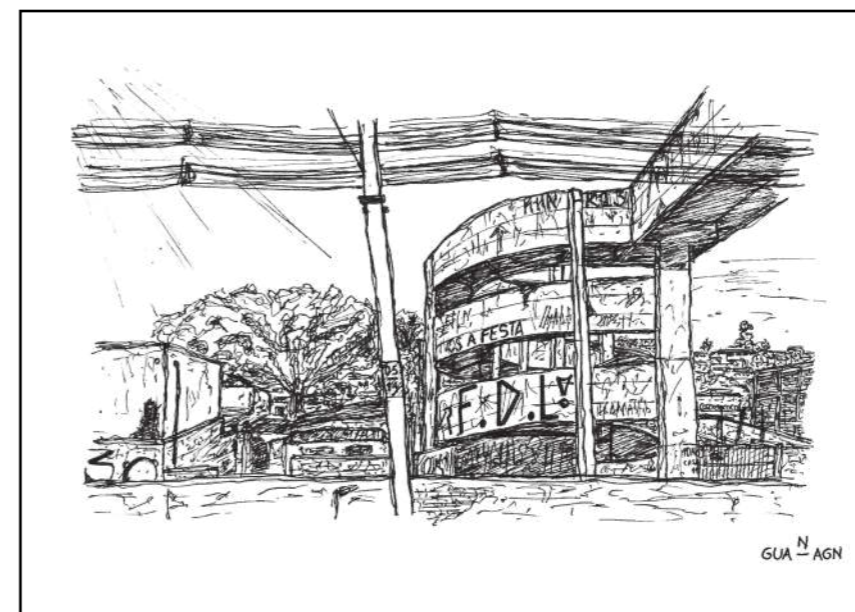
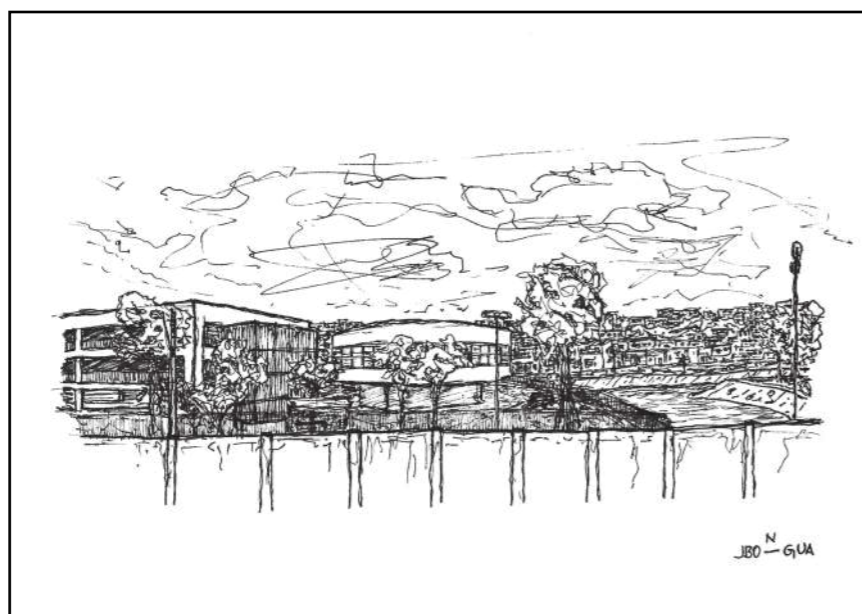


Imagem 95:
Desenho
GUA - AGN (N)

Imagem 96:
Desenho
AGN - FVC (N)

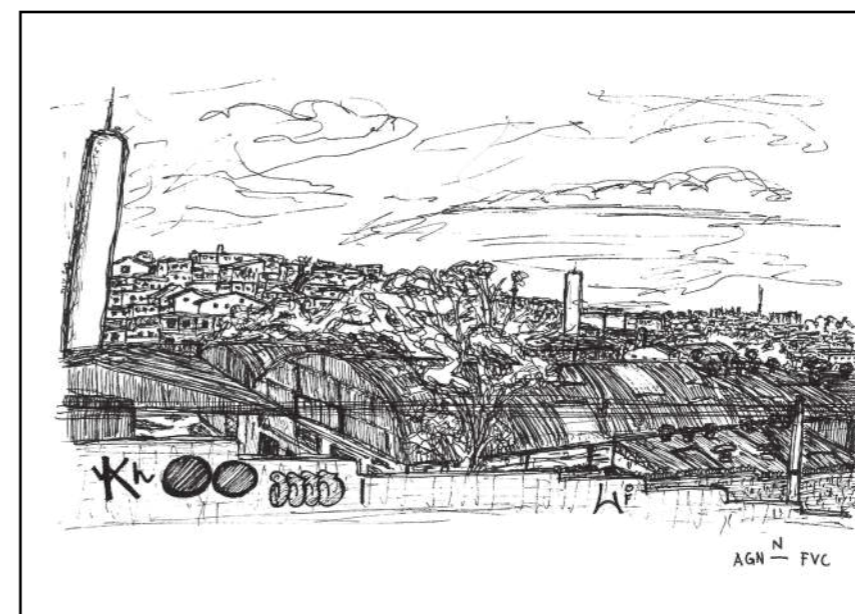


Imagem 97:
Desenho
FVC - POA (N)

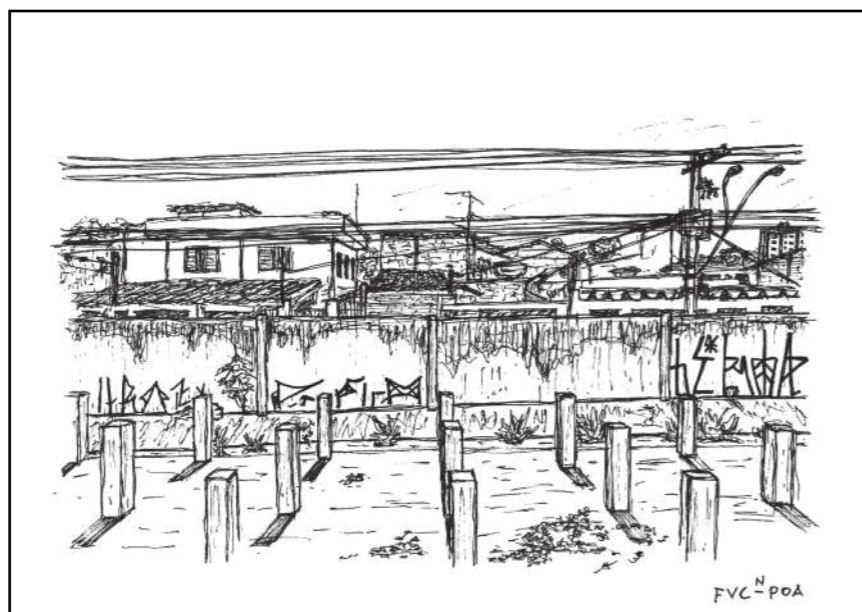


Imagem 98:
Desenho
POA - CVN (N)

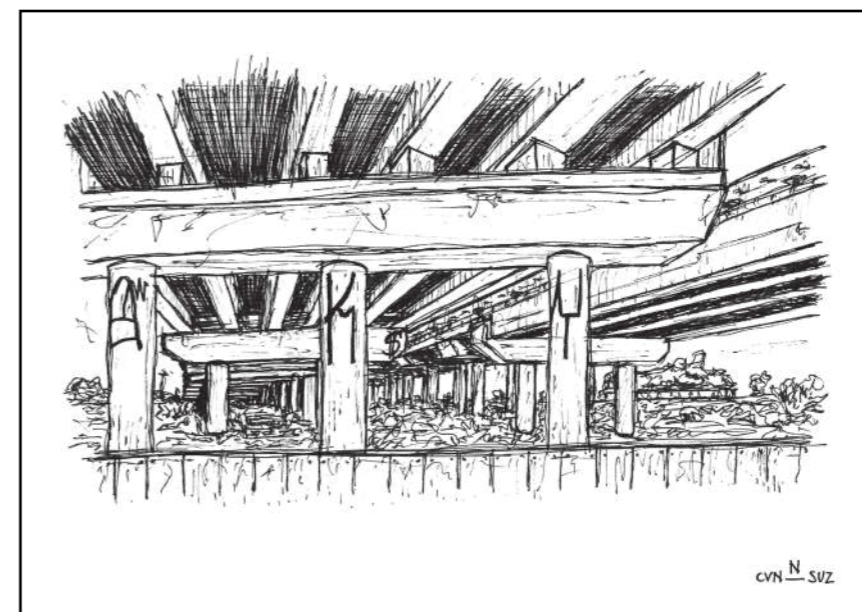
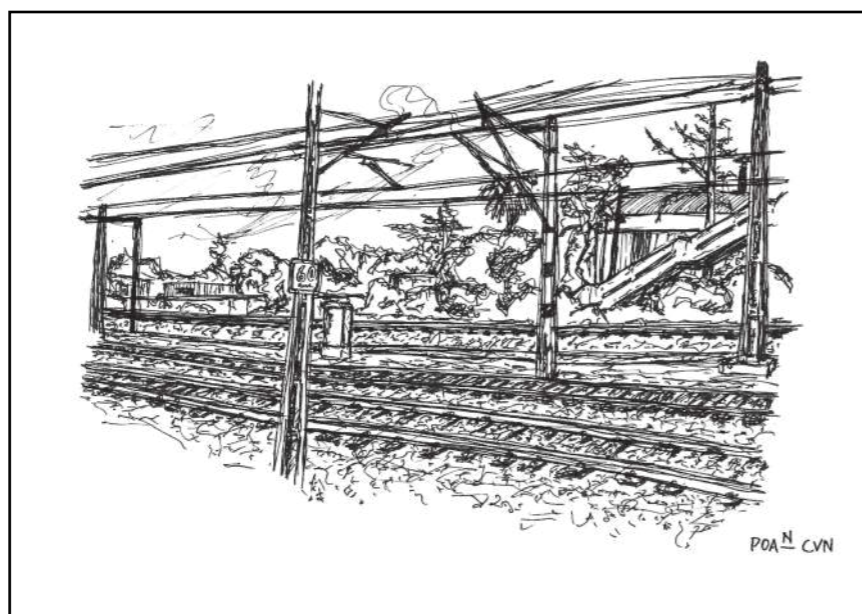


Imagem 99:
Desenho
CVN - SUZ (N)

Imagem 100:
Desenho
SUZ - JPB (N)

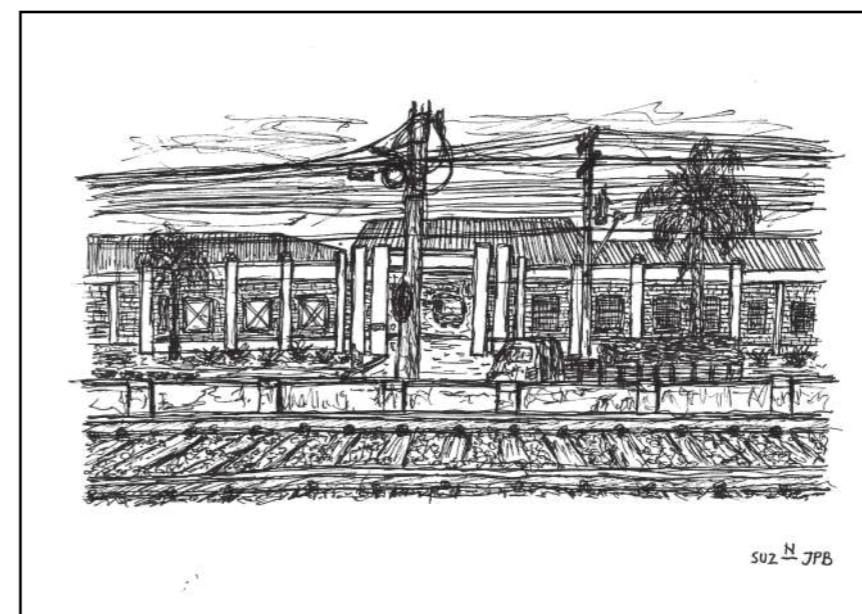


Imagem I01:
Desenho
JPB - BCB (N)

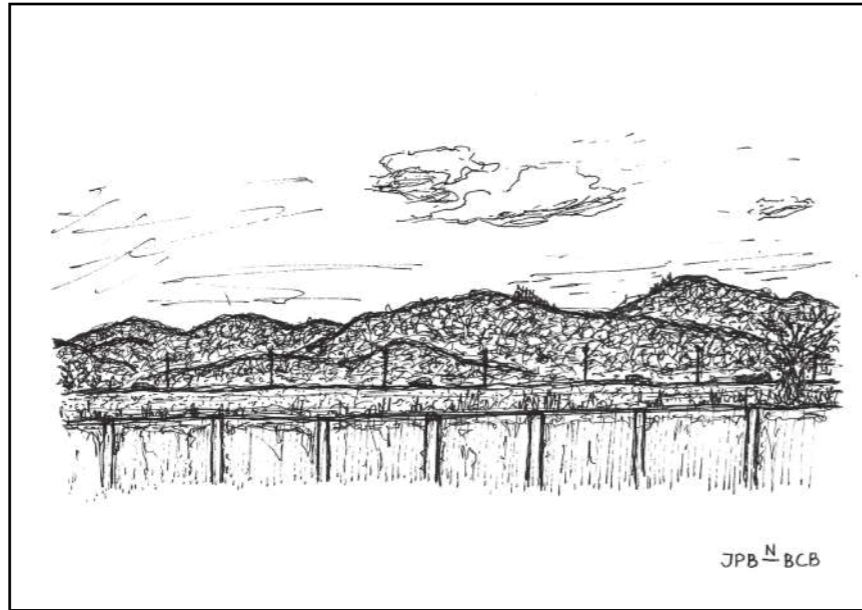


Imagem I02:
Desenho
BCB - MDC (N)

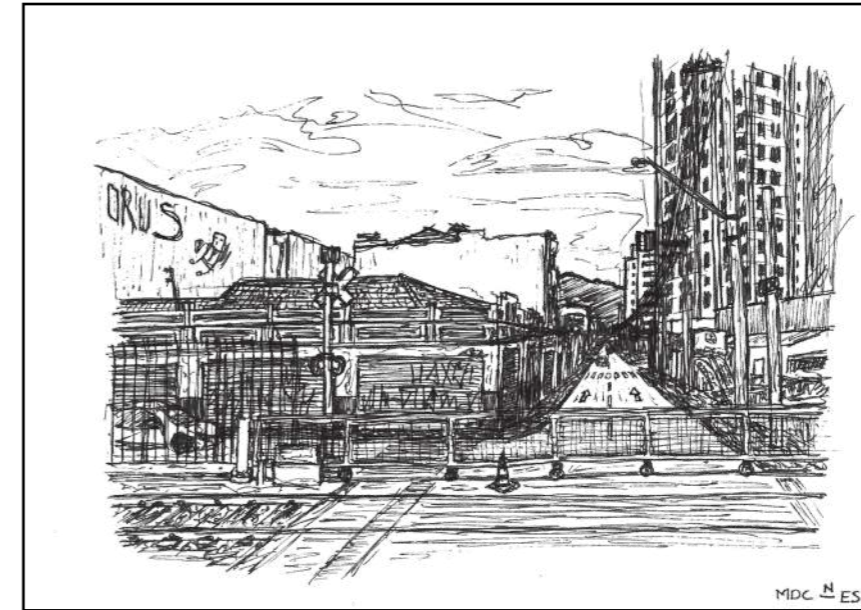
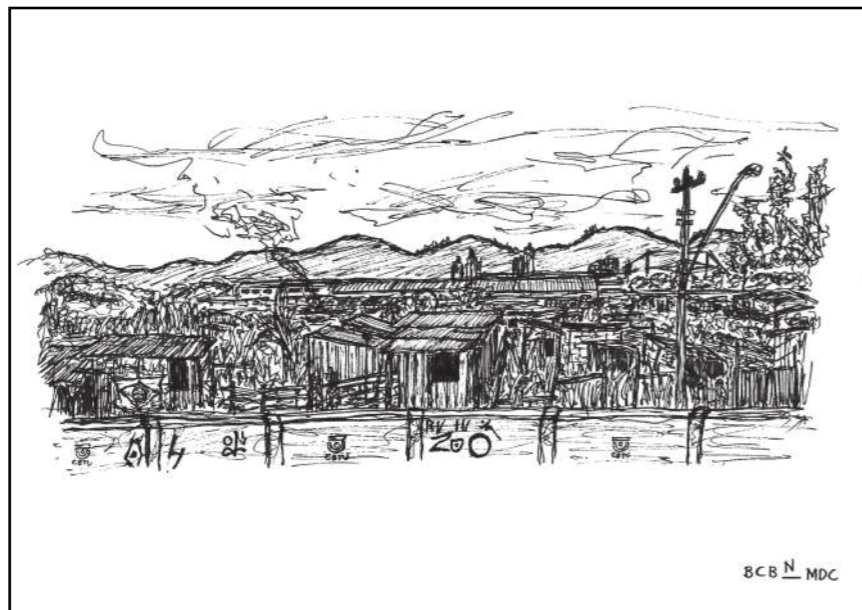


Imagem I03:
Desenho
MDC - EST (N)

Imagem I04:
Desenho
LUZ - BAS (S)

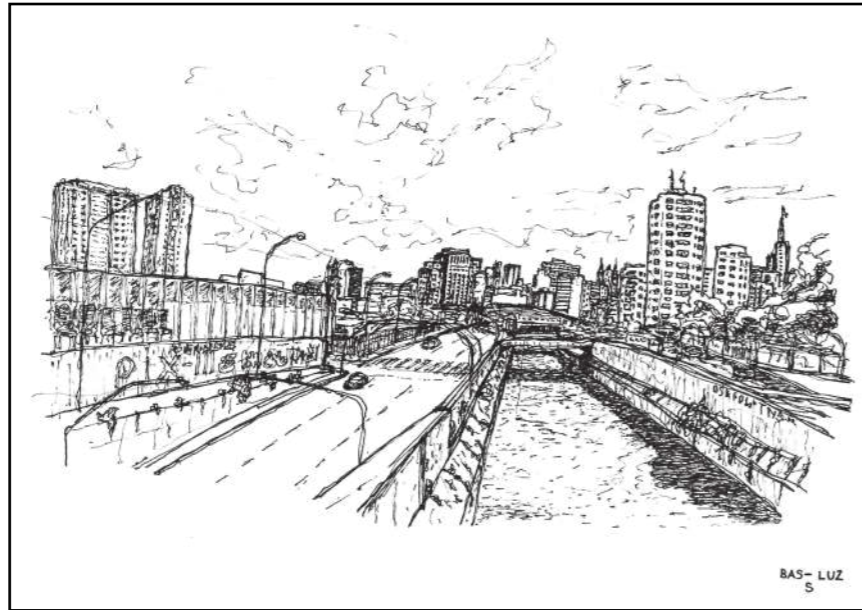


Imagem I05:
Desenho
BAS - TAT (S)

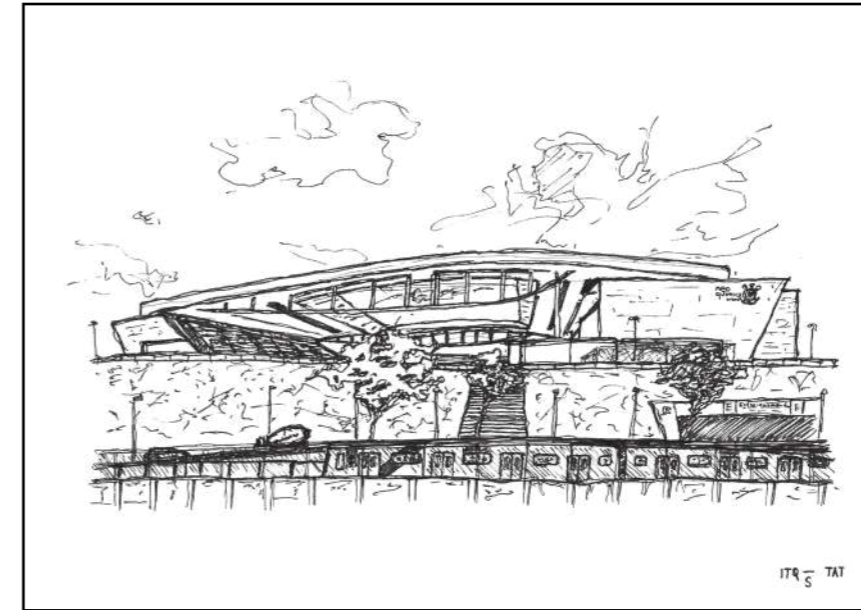
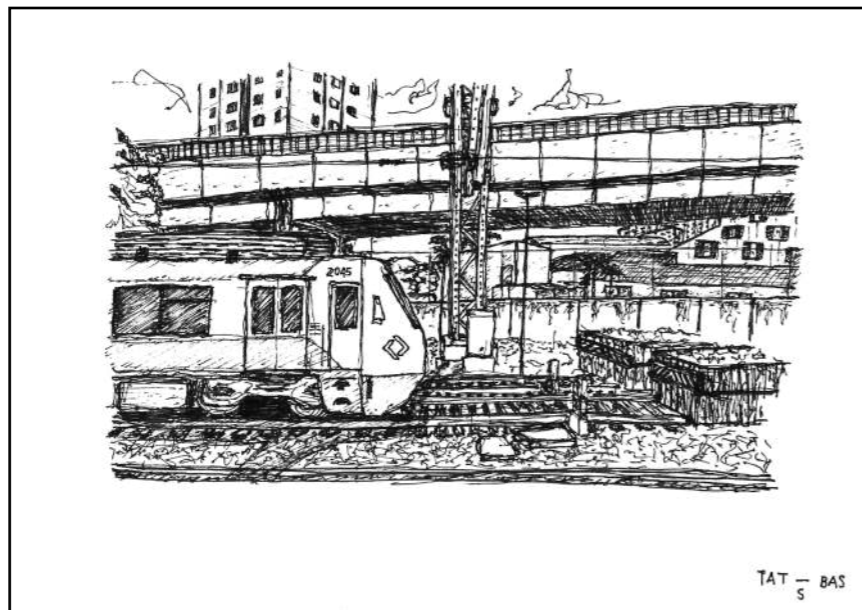


Imagem I06:
Desenho
TAT - ITQ (S)

Imagem I07:
Desenho
ITQ - DBO (S)

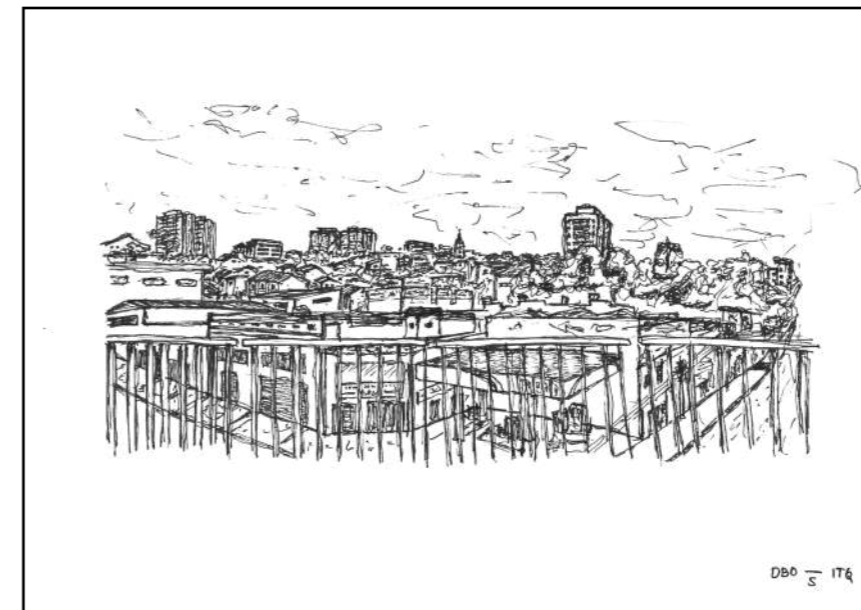
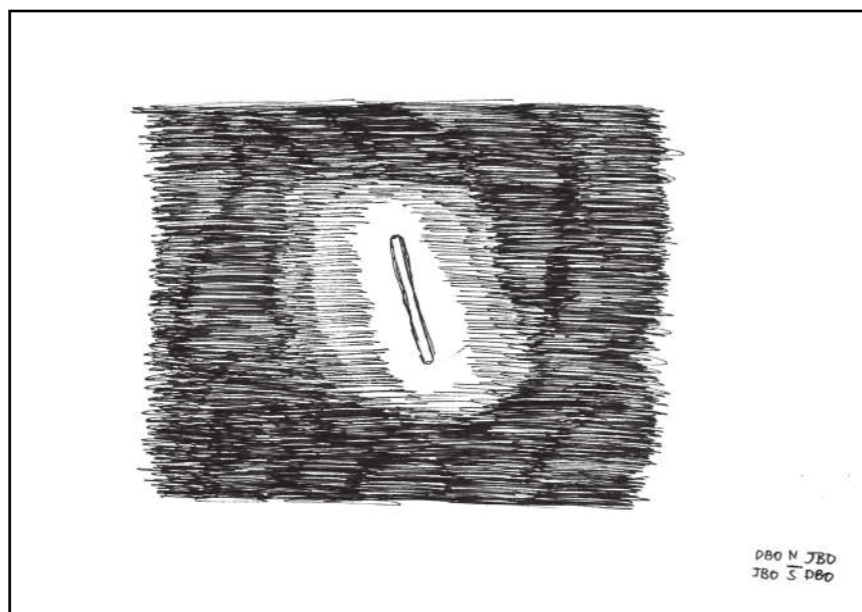
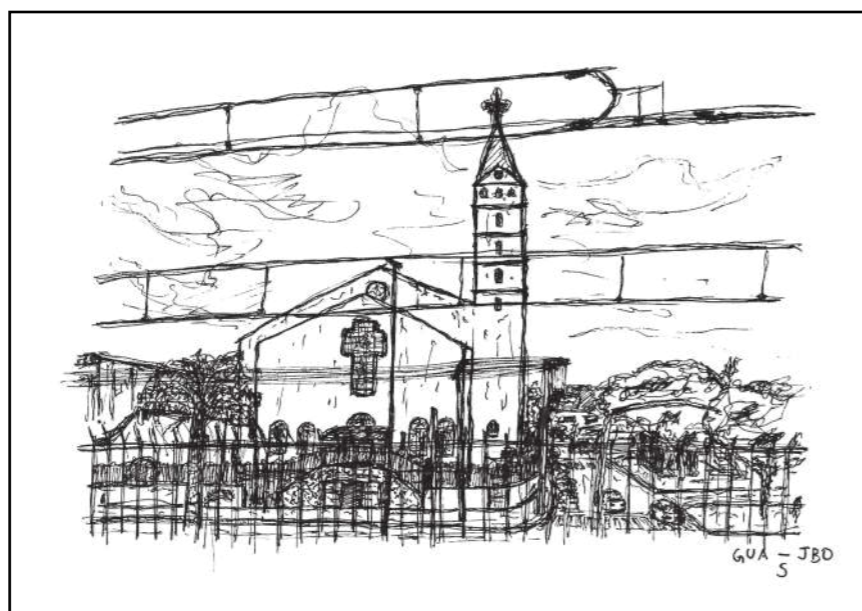


Imagem I08:
Desenho
DBO - JBO (S)

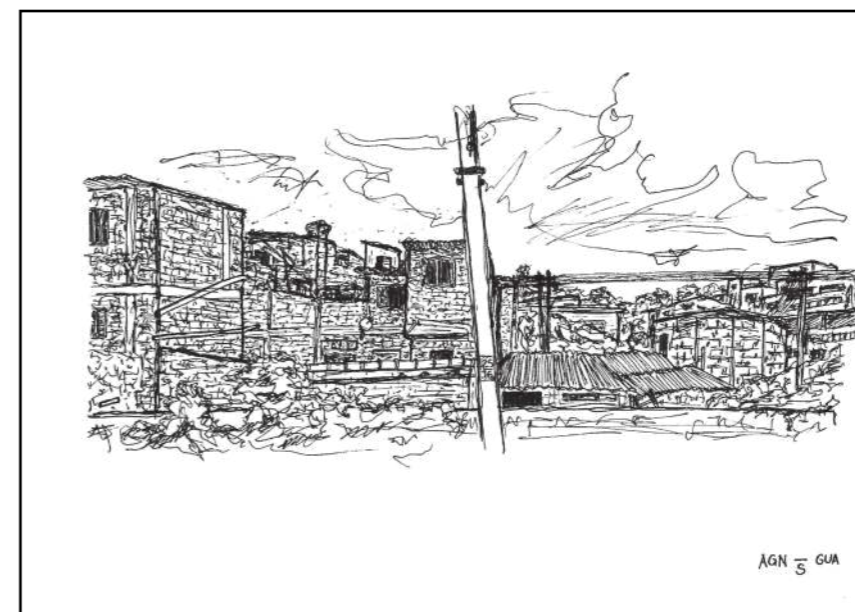


DBO N JBO
JBO S DBO

Imagem I09:
Desenho
JBO - GUA (S)



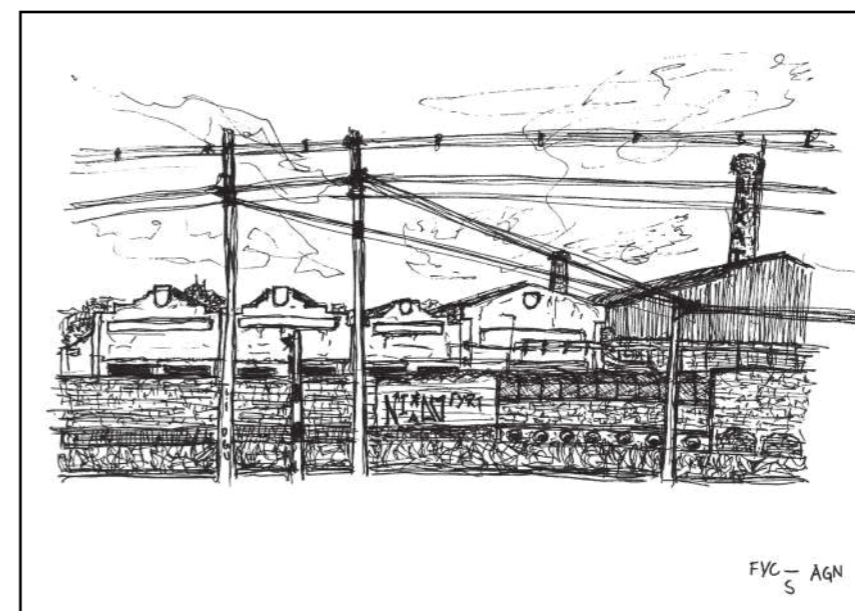
GUA - JBO
S



AGN S GUA

Imagem I10:
Desenho
GUA - AGN (S)

Imagem I11:
Desenho
AGN- FVC (S)



FVC - AGN
S

Imagem 112:
Desenho
FVC - POA (S)

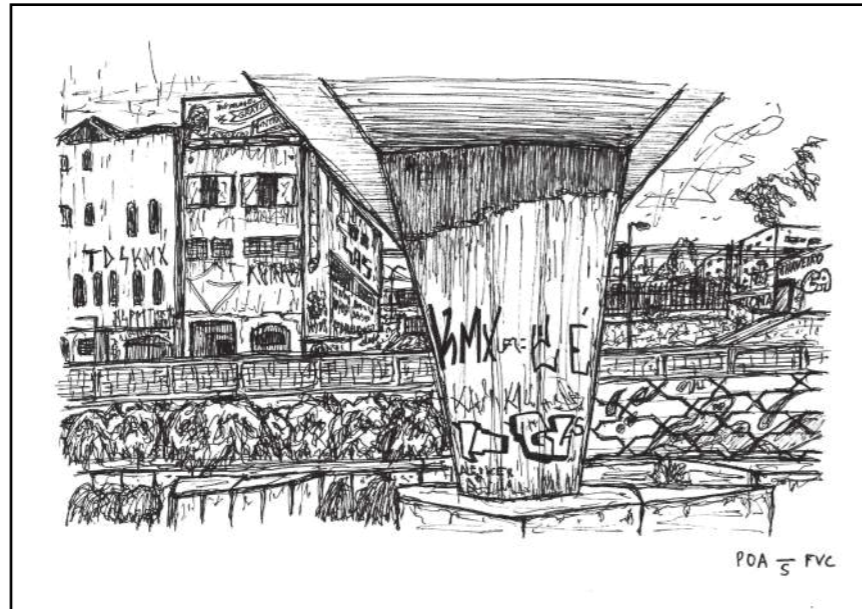


Imagem 113:
Desenho
POA - CVN (S)

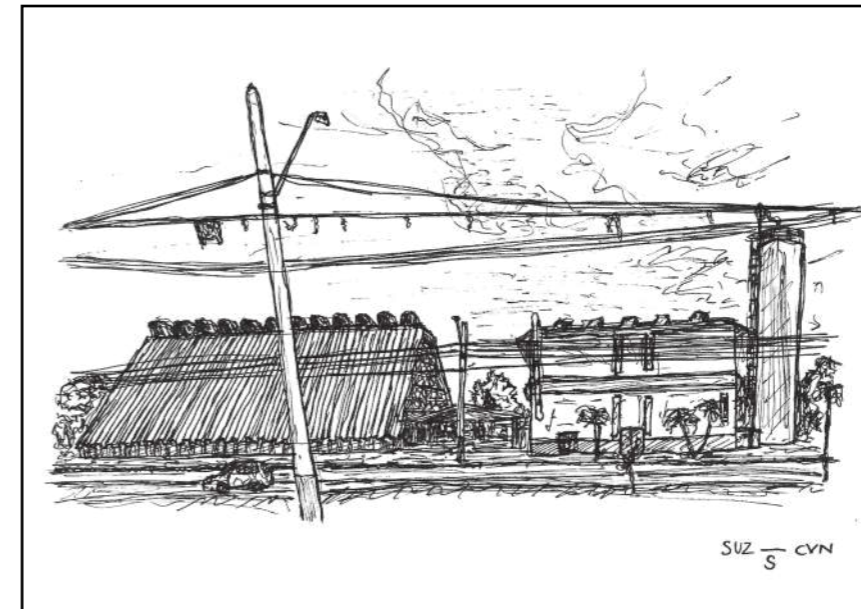


Imagem 114:
Desenho
CVN - SUZ (S)

Imagem 115:
Desenho
SUZ - JPB (S)

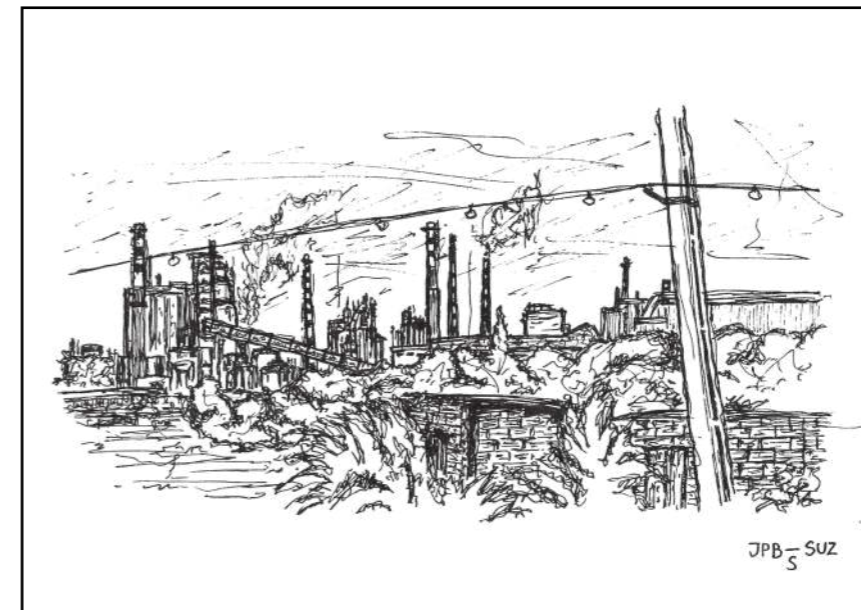


Imagem 116:
Desenho
JPB - BCB (S)

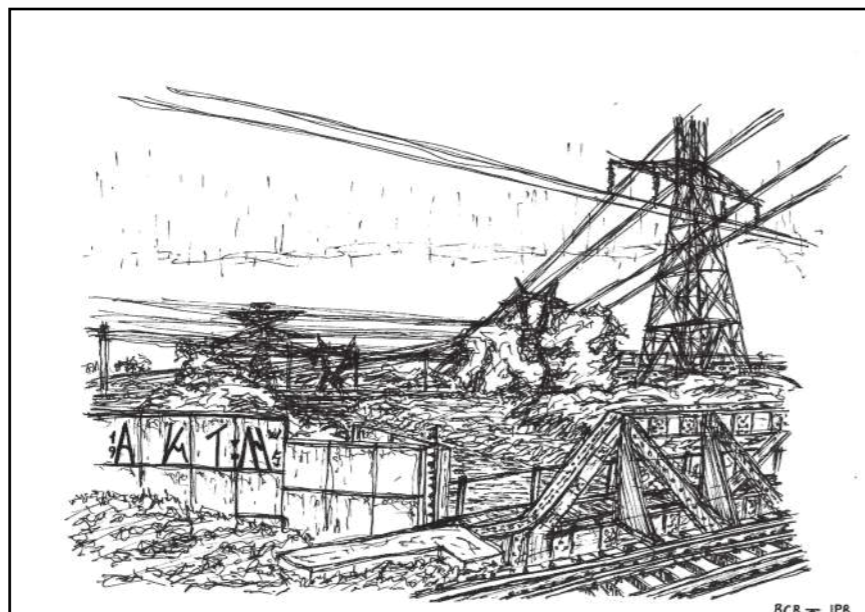


Imagem 117:
Desenho
BCB - MDC (S)

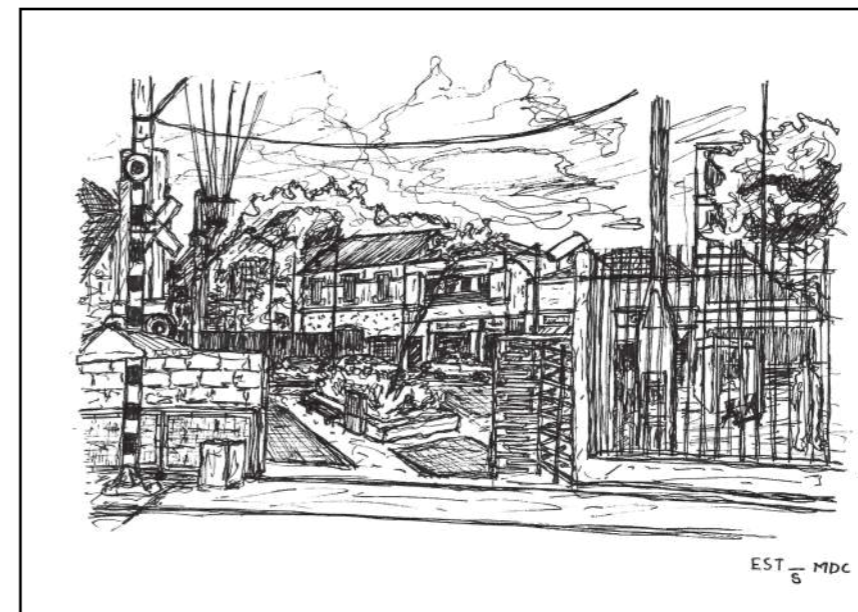
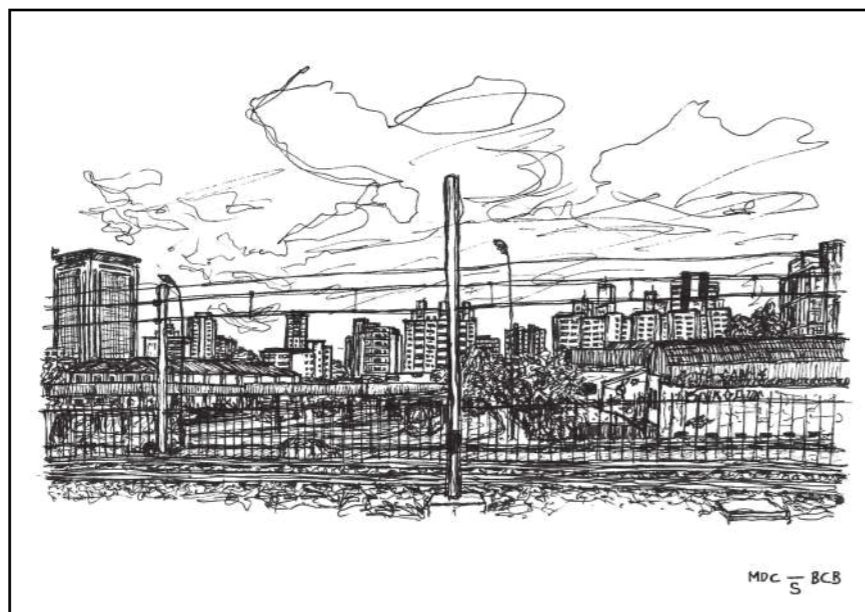


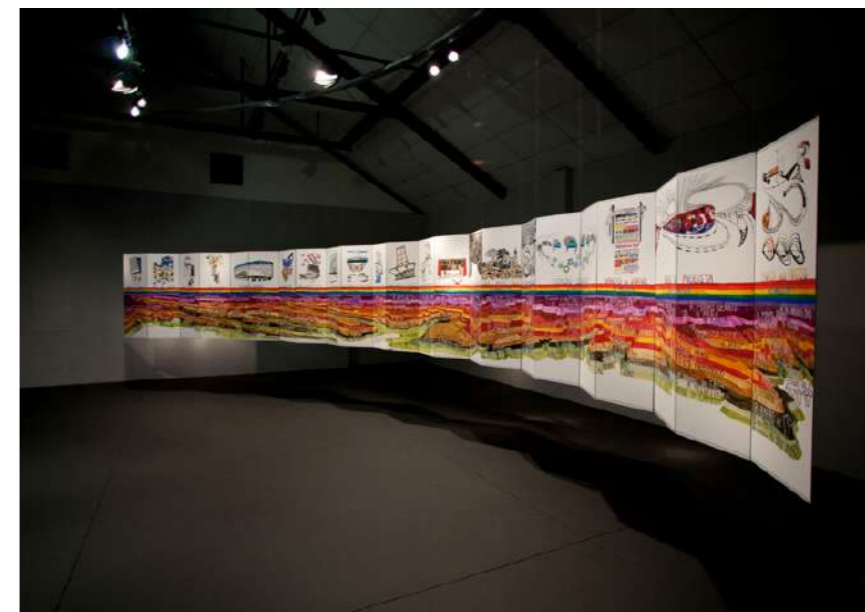
Imagem 118:
Desenho
MDC - EST (S)

5.5 – referências de projetos

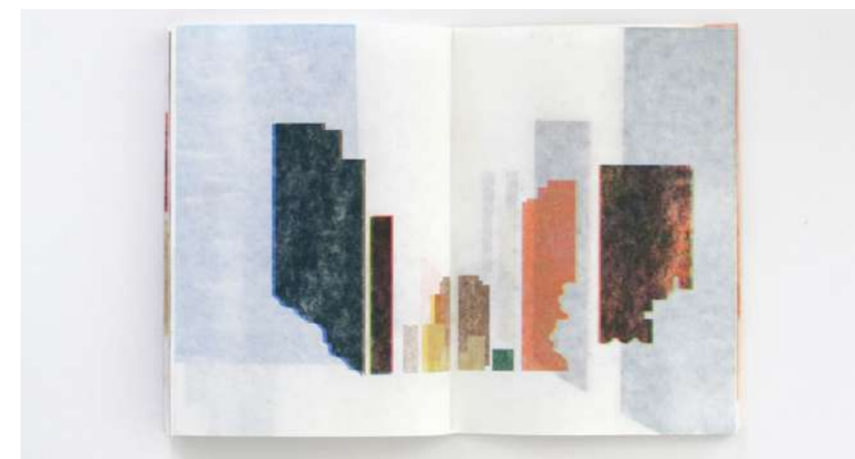
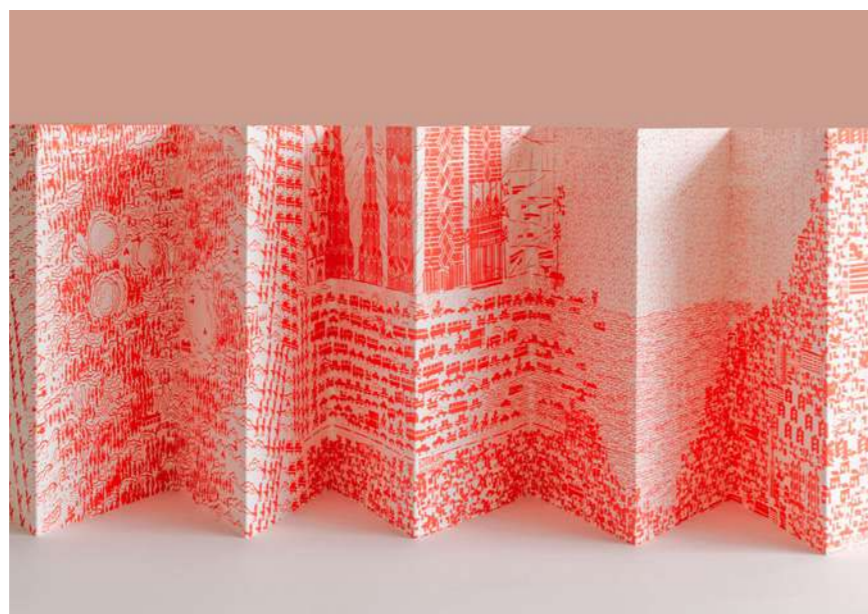
Para a escolha de um suporte dos desenhos, foi realizada uma nova pesquisa de referências de projeto de livros ilustrados. Nessa pesquisa, foi encontrado um tipo de livro que se adequou perfeitamente ao projeto, que é o livro sanfonado, que tem a característica de ser linear, como uma referência à viagem feita pelo trem. Com isso, foi definido que este suporte seria utilizado para os desenhos, emoldurados de forma a representar a janela do trem.



Imagens 119 e 120:
Exposição
A(e)rea Paulista,
de Carla Caffé.
Fonte: Ateliê
Carla Caffé.



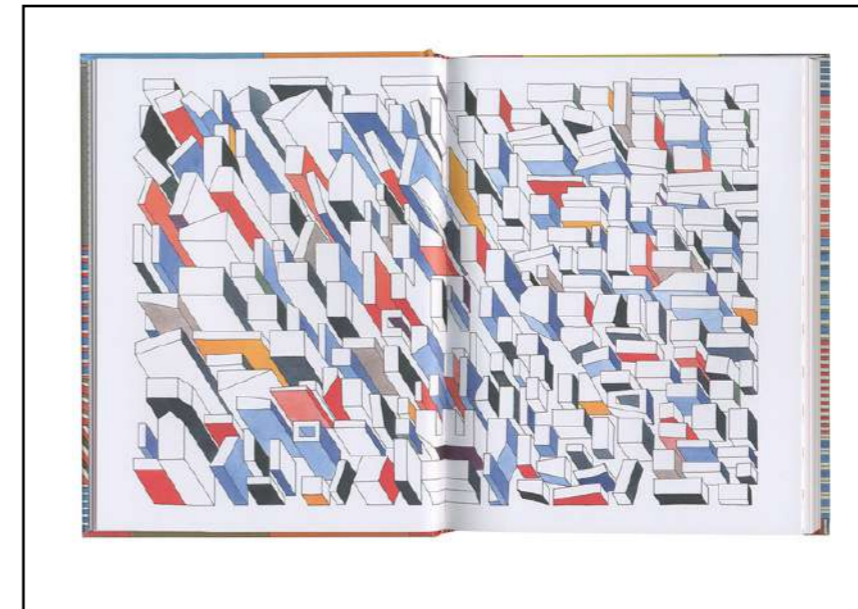
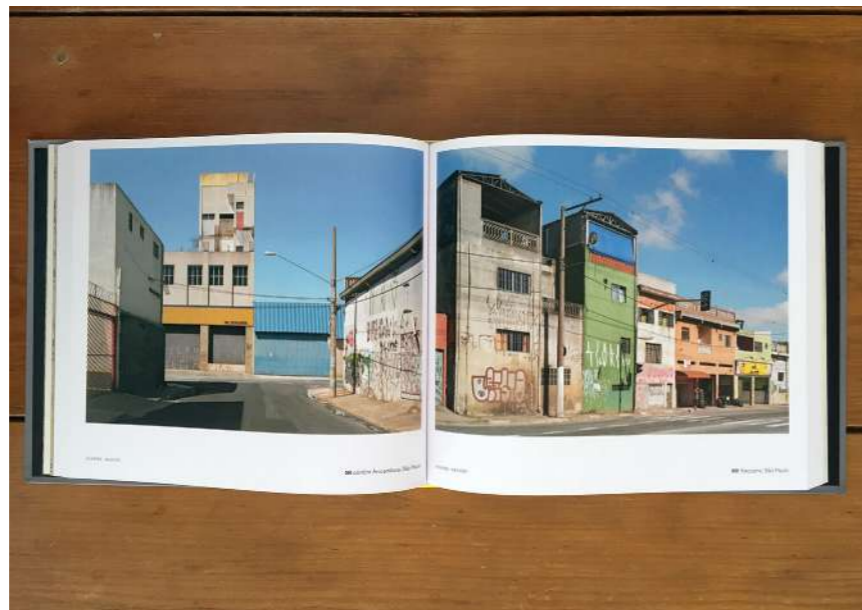
Imagens 121 e 122:
Livro Periferia de
Andrés Sandoval.
Fonte: Andrés
Sandoval.



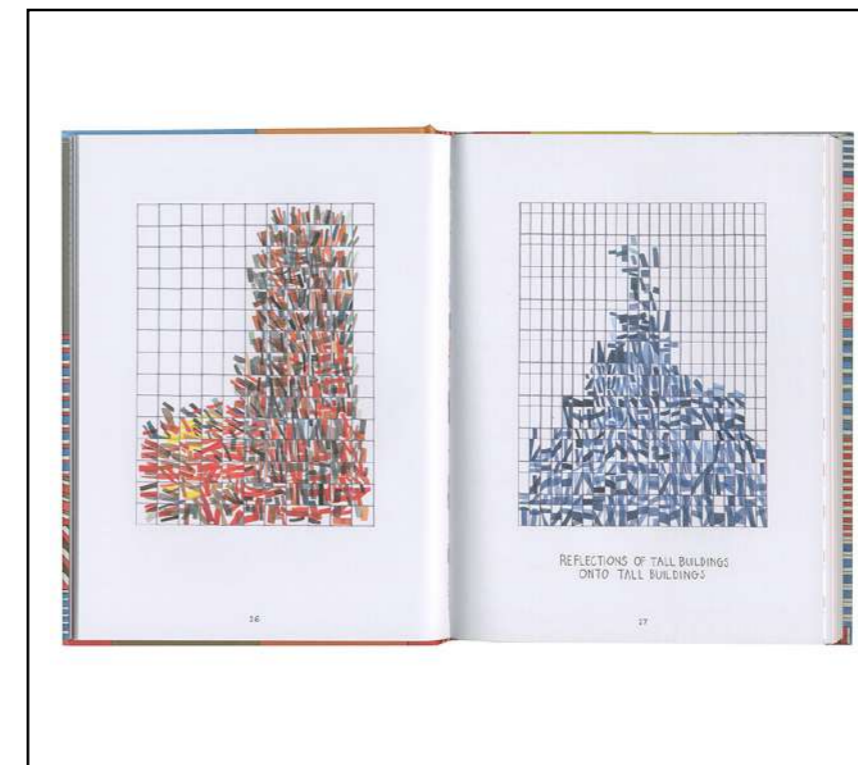
Imagens 123
e 124: Livro
Empenas
de Andrés
Sandoval, parte
da exposição
"Cidade Gráfica".
Fonte: Andrés
Sandoval.



Imagens 125 e 126: Atlas fotográfico da cidade de São Paulo e arredores, de Tuca Vieira. Fonte: Tuca Vieira.



Imagens 127 e 128: Livro In the City de Nigel Peake. Fonte: Nigel Peake.



5.6 – prototipação

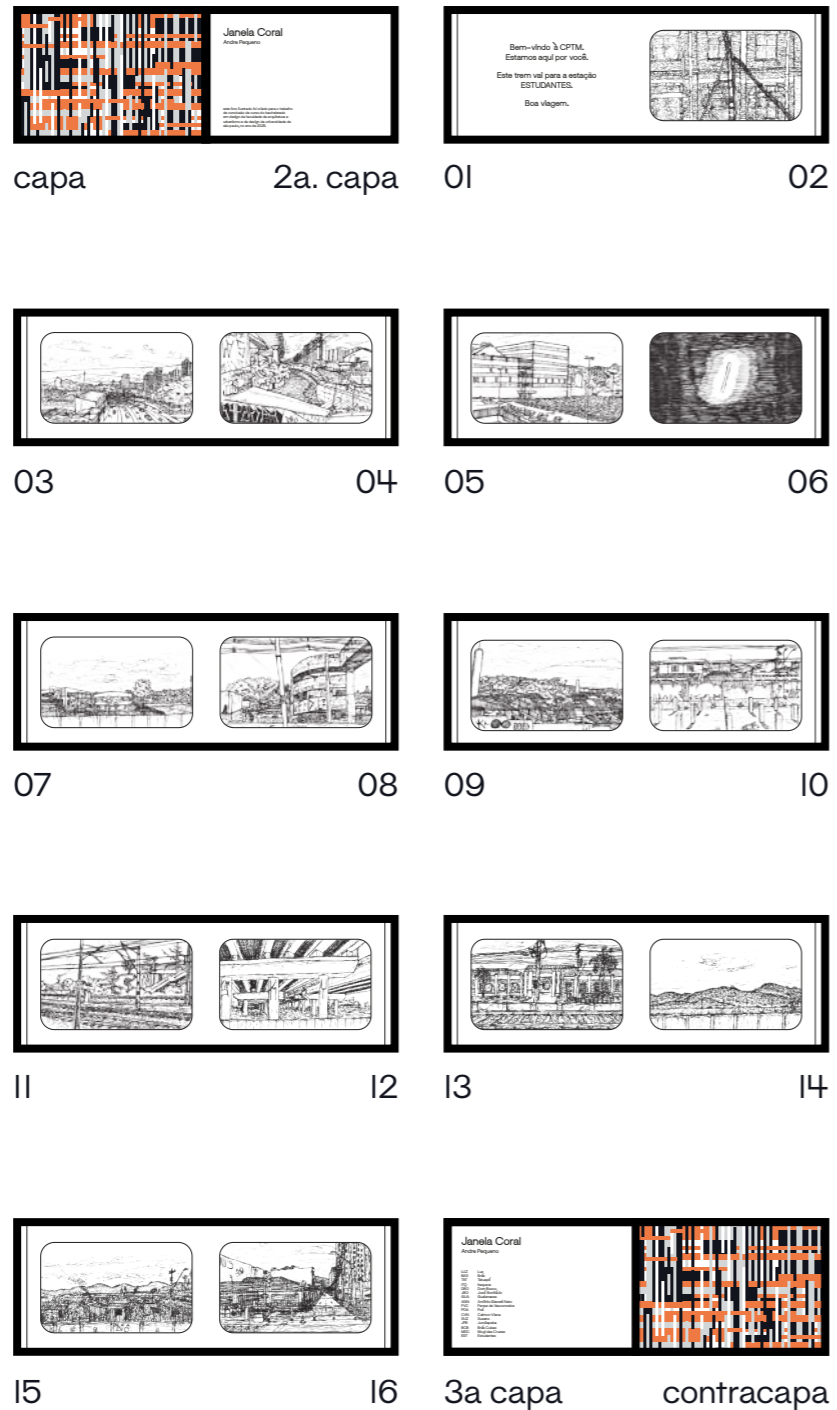
Para iniciar a prototipação, primeiramente foram escaneados todos os desenhos e depois as imagens foram tratadas via Adobe Photoshop uma a uma, de modo a eliminar o fundo e manter somente as linhas de tinta na imagem digital. Além disso, foram aplicadas correções de cor para impressão, já que interferências que ocorrem normalmente no processo de digitalização, como manchas e cores que não o preto, não interfiram no resultado final do trabalho.

Com isso, foi verificado com a gráfica os tipos de impressão e tipos de folhas disponíveis. Foi escolhido o papel pólen com gramatura de 90g/m², pois o mesmo oferece uma textura e cor agradáveis. A maior folha de papel pólen disponível era no tamanho A3 (297 mm x 420 mm), então a partir desse modelo de folha, foi realizado uma diagramação que aproveitasse o máximo da folha, resultando no tamanho do livro (considerando que haveria dobras e filetes) de tamanho de 195 mm x 148 mm. Após a impressão, a folha foi cortada e dobrada e colada de acordo com o espelho. Para maior rigidez, a capa e contracapa foram feitas com papel paraná de 1.4mm.

Uma ilustração digital para capa e contracapa foi realizada com a cor coral na horizontal representando a linha de trem, e nas cores branca, preta e cinza na vertical representando a cidade que a ferrovia cruza.

Por fim, na abertura de cada lado há a transcrição do aviso sonoro que toca a cada partida do trem de uma das estações finais/iniciais, este texto sinaliza em qual ordem a paisagem se enquadra (no sentido Luz-Estudantes ou Estudantes-Luz).

Espelho do livro,
lado com os
desenhos da face
norte da janela do
trem.



Espelho do livro,
lado com os
desenhos da face
sul da janela do
trem.

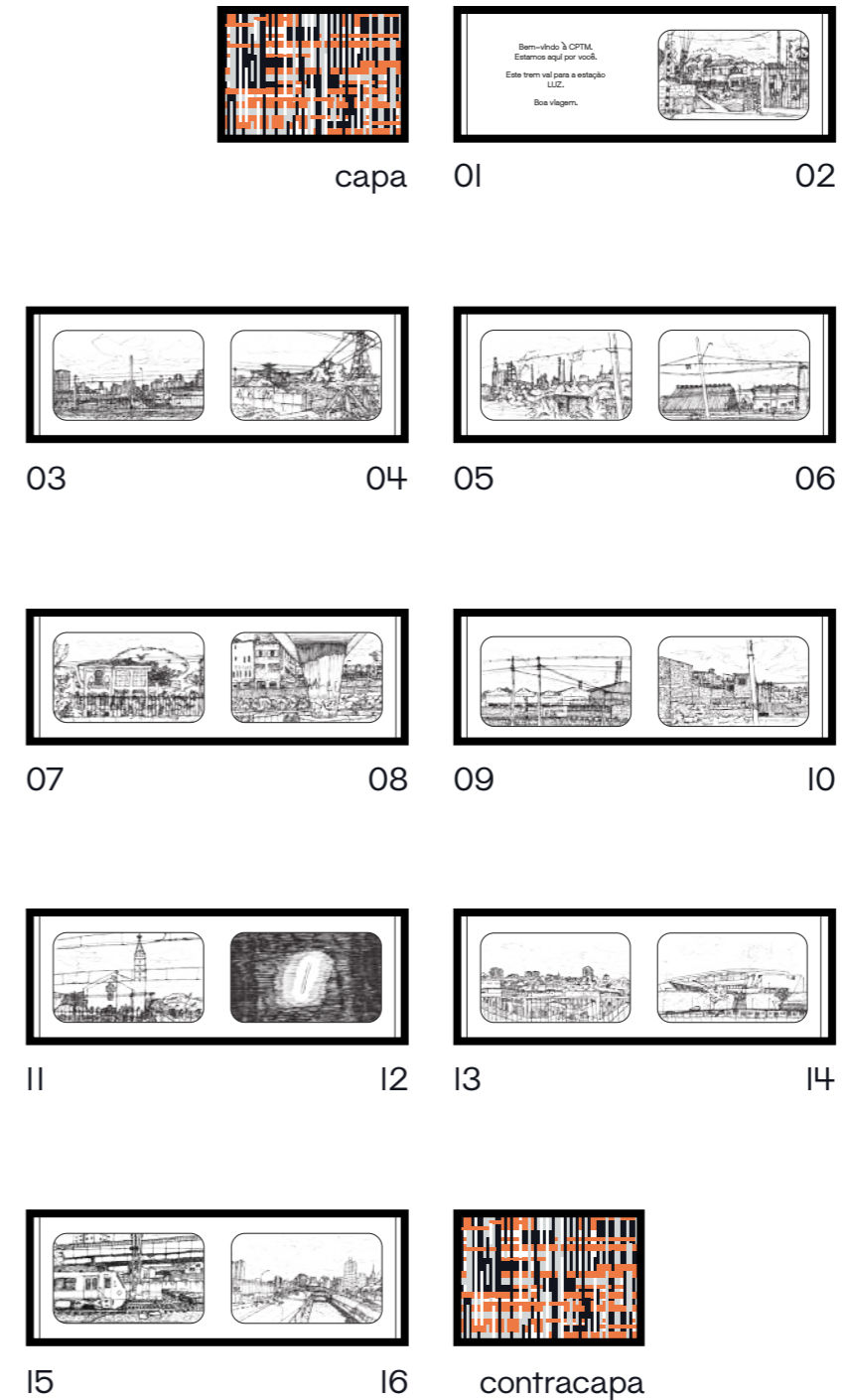


Imagem I29:
Organização dos
desenhos para
escaneamento.
Fonte: Autoria
própria.



Imagens I30 e I31:
Dobra e
montagem do
protótipo do livro.
Fonte: Autoria
própria.



Imagens 132 e 133: Protótipo do livro finalizado
Fonte: Autoria própria.



Imagens 134 e 135: Protótipo do livro finalizado
Fonte: Autoria própria.





Imagem 136:
Protótipo do livro
finalizado
Fonte: Autoria
própria.

6 – conclusão



Percorremos a cidade e ela nos percorre. A oportunidade lançada, veio através da experiência própria de dezenas de anos fazendo a viagem pela via férrea entre Mogi das Cruzes e São Paulo, mas que se iniciou lá em 1994, onde me lembro bem de uma das primeiras vezes que peguei o trem, e fiquei horas a fio em pé no banco - já que naquela época eu provavelmente não tinha mais que um metro de altura e precisava ficar nessa posição para olhar a janela - observando a paisagem quase sem piscar os olhos e vendo o dia amanhecer.

Esse encantamento, nunca passou com o decorrer dos anos, mas foi sendo sintetizado em questionamentos e entendimentos do porquê aqueles territórios terem aquelas características, pelos quais motivos eles são constituídos de favelas, rios poluídos, ocupações, fábricas, locais abandonados, terrenos baldios, várzeas, etc. Esses fatores, juntamente com os outros relatados nesta proposta, forçam uma busca nesse trabalho que não olha para um artefato da engenharia na construção de um trem como somente mais um elemento, ou então, não vê as pessoas que utilizam a ferrovia somente como números que precisam ser transportados o mais rapidamente, mas sim, procura a percepção dos indivíduos que se deslocam diariamente, e que tem objetivo de trazer o design, que não é pensado a olhar as pessoas como seres mecânicos, e por isso também o desenho é tão importante, o desenho é

comunicação e revela sentidos e sentimentos além da simples coisa retratada. Com esse projeto é esperado que novos pensamentos e análises possam surgir para questões tão impactantes que milhões vivenciam diariamente.

Esse processo foi ao mesmo tempo de redescoberta da minha própria identidade de morador da periferia de uma grande metrópole, do lugar que ocupo numa universidade pública, da classe social a que pertença, e da formação e história que não somente são comuns a mim e minha família, mas também a milhões de brasileiros. Foi um trajeto de dor e revolta por ver a situação que abarca a maior parte do território desta região metropolitana, de dificuldades que vieram por deslizamentos, dificuldades financeiras e questões de saúde. Mas também foi um percurso de felicidade de me reencontrar no desenho e no meu olhar do cotidiano, uma forma de me expressar e me colocar como ser pensante no mundo.

Além disso, com o resultado deste projeto, me proponho a expandi-lo além do protótipo realizado, com a possibilidade de realizar uma exposição dos desenhos na estação de Mogi das Cruzes, para que haja a conversa da representação artística desta paisagem com os passageiros que as encaram diariamente,

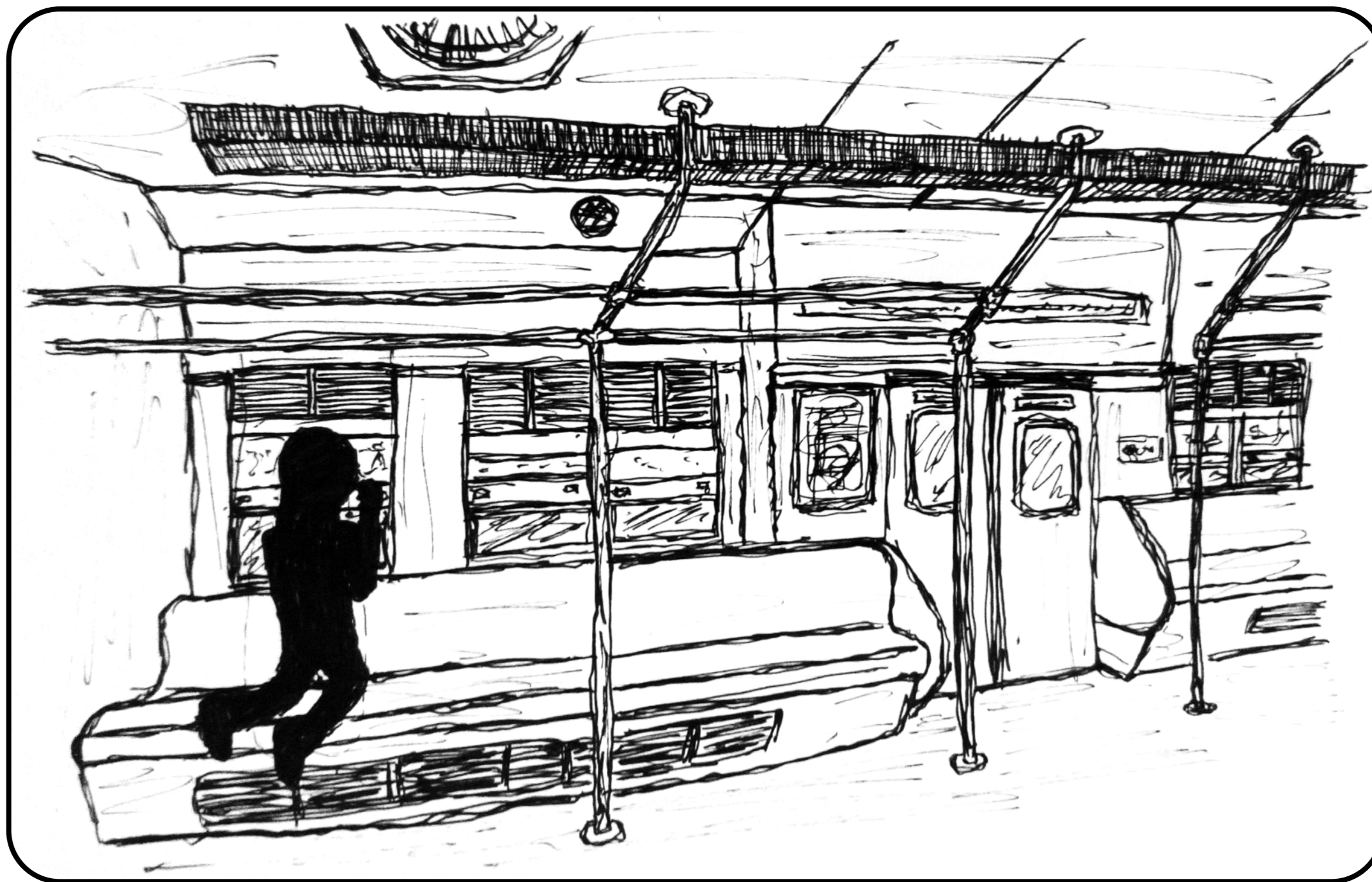


Imagem 137:
Desenho de
interiro de trem
antigo da CPTM
com vulto de uma
criança olhando
pela janela a
paisagem.

referências

referências bibliográficas

ARMSTRONG, Helen. Teoria do Design Gráfico. São Paulo: Ubu, 2022.

BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

CALVINO, Italo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CIDADE, Daniela Mendes. Um olhar sobre a cidade. I Seminário Arte e Cidade Salvador: EDUFBA, 2006.

CLARK, Ben et al. How commuting affects subjective wellbeing. *Transportation*, v. 47, n. 6, p. 2777-2805, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1007/s11116-019-09983-9>>. Acesso em 20/06/2025.

CROWDER, Jerome; MARION, Jonathan. *Visual research: a concise introduction to think visually*. Abingdon: Routledge, 2024.

DERDYK, Edith (org.). *Disegno. Desenho. Desígnio*. São Paulo: Editora Senac, 2019.

GODOY, Vinicius Oliveira. O que o desenho nos propicia? *Revista-Valise*, Porto Alegre, v. 3, n. 5, a. 3, p. 85-96, 2013. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/RevistaValise/article/view/41391/26236>> Acesso em: 08/06/2024.

HILLMAN, James. *Cidade & alma*. São Paulo: Studio Nobel, 1994.

LEAL, Leopoldo. *Pandemonium: processo criativo, experimentação, acaso*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

MARQUES, Joaquim Jorge da Silva. *O processo como circunstância do desenho: contribuições para o estudo de modelos experimentais de processo*. Tese de Doutorado. Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Porto, 2014.

MAZZILI, Clice de Toledo Sanjar (org.). *Design e dimensões narrativas multissensoriais: livro como objeto de pesquisa e prática criativa*. São Paulo: FAUUSP, 2023

METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. *Relatório síntese da pesquisa origem destino 2017*. São Paulo: METRÔ, 2019. Disponível em: <<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/b3d93105-f91e-43c6-b4c0-8d9c617a27fc>> Acesso em: 06/06/2024.

MATTARA, Vanessa. *Percurso e Pausa*. Trabalho Final de Graduação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

NIGRIELLO, Andreina. *O desenho de São Paulo por seus caminhos*. Tese de Livre-Docência. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

NOBLE, Ian; BESTLEY, Russell. *Visual research: an introduction to*

research methodologies in graphic design. Lausanne: AVA Publishing, 2011.

PEAKE, Nigel. In the city: drawings by Nigel Peake. Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 2013.

RIBEIRO, Sandra Maria Patricio; HENNRICH, Dirk Michael; AGUIAR, Giancarlo de. Entrelaçar as paisagens na cidade: reflexões sobre corpo e alma a partir da obra de James Hillman. Colóquio Cidade & Alma: perspectivas. São Paulo, p. 36-46, 2018.

ROLNIK, Raquel. São Paulo: o planejamento da desigualdade. São Paulo: Fósforo, 2022.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

STEFANI, Celia Regina Baider. O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

ATLAS DO CHÃO. Atlas do chão. Disponível em: <<https://www.atlasdochao.org/>> Acesso em 30/11/2023.

referências webgráficas

ANPF - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. A Estrada de Ferro Central do Brasil. Disponível em: <<https://anpf.com.br/ef-central-do-brasil>> Acesso em: 04/06/2024.

BRESSANE, Caco. Caco Bressane ilustração e design. Disponível em: <<https://cacobressane.com/>> Acesso em: 08/06/2024.

CAFFÉ, Carla. Ateliê Carla Caffé. Disponível em: <<https://www.carlacaffe.com.br/>> Acesso em: 15/04/2024.

CPTM - COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. Sobre a CPTM. Página de 2025. Disponível em: <<https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>> Acesso em: 05/04/2025.

CPTM - COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. Programa de modernização dos trens metropolitanos. 9a. Semana de Tecnologia Metroferroviária, 2003. Disponível em: <<https://www.aeamesp.org.br/biblioteca/stm/9SMTF0309T26.pdf>> Acesso em 24/02/2025.

EMPLASA. Morar na cidade. Documentário de 1987. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=LaKGcE2Ls_8&ab_channel=EMPLASA Acesso em 08/06/2025.

FOLHA DE S. PAULO. Quebra-quebra provoca em SP interdição de 13 estações. Notícia de 15/10/1996. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1996/10/15/cotidiano/13.html>> Acesso em 05/04/2025.

FOLHA DE S. PAULO. Jovens são líderes dos quebra-quebras. Notícia de 19/10/1996. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1996/10/19/cotidiano/35.html>> Acesso em 05/04/2025.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>

GESP - GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. CPTM e Metrô: novas estações e 7,8 milhões de usuários por dia. Notícia de 30/03/2018. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/cptm-e-metro-novas-estacoes-e-transporte-de-78-milhoes-de-pessoas-por-dia/>> Acesso em: 13/12/2023.

GESP - GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Transportes Metropolitanos: Estações Mogi das Cruzes, Poá e Suzano completam 130 anos de história. Notícia de 01/11/2005. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/eventos/transp-metropolitanos-estacoes-mogi-das-cruzes-poa-e-suzano-completam-130-anos-de-historia/>> Acesso em: 13/12/2023.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Panorama censo 2022. Publicado em 2023. Disponível em: <<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama>> Acesso em: 28/05/2024.

ITAÚ CULTURAL. Cidade gráfica. Disponível em: <<https://www.itaucultural.org.br/sites/cidadegrafica/a-exposicao.html>> Acesso em 16/04/2024.

METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. Histórico da expansão do sistema. Documento de 27/08/2019. Disponível em: <<https://transparencia.metrosp.com.br/sites/default/files/Datas%20de%20Inaugura%C3%A7%C3%A3o%20das%20Esta%C3%A7%C3%B5es.pdf>> Acesso em 07/06/2025.

PINHEIRO, João. João Pinheiro - artista visual e quadrinista. Disponível em: <<https://jpinheiro.com.br/>> Acesso em: 06/06/2024.

REDE NOSSA SÃO PAULO. Mapa da desigualdade 2024. Publicado em 2024. Disponível em: <<https://institutocidadessustentaveis.shinyapps.io/mapadesigualdadesaopaulo2024/>> Acesso em: 12/01/2025.

RODRIGUES, Elaine. Design periférico: uma disputa territorial. Artigo de 13/04/2022. Disponível em: <<https://revistarecorte.com.br/artigos/design-periferico-uma-disputa-territorial/>> Acesso em: 20/02/2024.

RZO. O Trem. São Paulo: Cosa Nostra Fonográfica, 1999. Vídeo-clipe disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=_AychHaPQJG0&ab_channel=DJCIA> Acesso em: 20/12/2023.

UOL; FREITAS, Clayton. Ambulantes têm regras, encenam vendas e lucram com trabalho irregular em trens. Notícia de 23/05/2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/05/23/ambulantes-tem-regras-encenam-vendas-e-lucram-com-trabalho-irregular-em-trens.htm>> Acesso em: 20/06/2025.

VIEIRA Tuca: Tuca Vieira. Disponível em: <<https://www.tucavieira.com.br/>> Acesso em: 15/04/2024.

