

# DA PERCEPÇÃO À PRESERVAÇÃO

MATHEUS ALCÂNTARA DA SILVA CHAPARIM

Orientação: Prof. Dr. Hélio Hirao

Trabalho Final de Graduação

UNESP | JAN 2018



## **Agradecimentos**

Agradeço primeiramente aos meus professores. Hélio Hirao, que considero mais que um simples professor-orientador. Márcio Catelan, co-orientador da primeira parte deste trabalho. Julián Sobrino Simal, Enrique Larive Lopez e Eduardo Romero de Oliveira, por me instigarem a continuar no campo da pesquisa.

Também agradeço aos meus pais, pela oportunidade que me concederam.

Às minhas irmãs, que acreditaram que eu terminaria este trabalho.

Aos amigos e pessoas queridas da faculdade, que me ajudaram a amadurecer nestes anos. Especialmente aqueles que moraram comigo e ao sexteto da turma X.

Agradeço a Tatiana, que me ajuda a ser quem eu gostaria.

## RESUMO

Como envolver em procedimentos metodológicos as experiências espaciais vividas?

Como compreender e valorizar as singularidades inerentes ao projeto?

Quais os aspectos a considerar para se pensar hipóteses de ativação sobre o patrimônio ferroviário?

Estes são alguns dos questionamentos que este trabalho busca desenvolver.

## SUMÁRIO

1. SER-NO-MUNDO... 8
2. ESTADO DA ARTE... 24
3. REVISÃO TERRITORIAL... 38
4. RECONHECIMENTO TERRITORIAL... 53
5. CARTOGRAFIA DA AÇÃO... 88

## APRESENTAÇÃO

Neste trabalho busco desenvolver procedimentos metodológicos baseados na percepção (Figura 1). As ideias apresentadas se pautam em uma visão fenomenológica e humanística, e a partir dessas bases, mais do que chegar a conclusões, minha motivação é a de provocar questionamentos que mais tarde poderão ser desenvolvidos.

Sendo Presidente Prudente uma cidade que nasceu atrelada a vinda da ferrovia, a temática patrimonial foi escolhida por razões de ordens práticas e teóricas: por um lado, achei que seria uma boa oportunidade estudar seus bens ferroviários no ano de seu centenário; e, por outro lado, eu também penso na preservação do patrimônio pela valorização simultânea de seus espaços abertos e públicos, de modo a respeitar e valorizar as suas práticas espaciais preexistentes.



Figura 01 – Da Percepção à Preservação  
Fonte: Acervo do autor. 2017.

A watercolor illustration of a man wearing a green hat, a red jacket, and yellow pants. He is holding a long-handled net. To his right, a butterfly with red and grey wings is flying. The background is light yellow with several yellow stars and faint sketches of plants and flowers.

# 1. SER-NO-MUNDO

*“Não haverá borboletas se a vida não  
passar por longas e silenciosas  
metamorfoses”*

Rubem Alves



Em 1943, Saint-Exupéry publicou a primeira edição de sua querida obra “O Pequeno Príncipe”. Um livro especial, que em poucos anos seria traduzido para muitos idiomas e levado para dezenas de países. Gerações se encantaram com a sensibilidade e delicadeza de seus desenhos, palavras e metáforas.

O meu caso não é diferente. Recordo que fiquei muito entusiasmado no dia que descobri um desenho feito pelo autor e que não constava no livro, “O caçador de borboletas” (Figura 02).

Passei muito tempo entretido com ele, refletindo sobre qual seria a mensagem que Saint-Exupéry gostaria de transmitir com esta passagem no livro, como também, o porquê de decidir retirá-la. Talvez ele tenha pensado que o livro já estivesse muito extenso, ou simplesmente não tenha gostado de seu desenho.

De todo modo, houve três ideias que me marcaram com ele e gostaria de apresentá-las como forma de iniciar as reflexões sobre a arquitetura deste trabalho.



Figura 02 - “O Caçador de Borboletas”.  
Fonte: .blog.lepetitprince.com.

Primeiramente, lembrei-me sobre a metáfora das borboletas (Figura 03) – sua metamorfose leva em conta uma condição inegável da caminhada humana, o fato (e esperança) de que estamos sempre mudando. Sobre este processo, diversos autores destacam o papel da arquitetura. O filósofo Allain de Botton diz: *“a premissa para se acreditar na importância da arquitetura é a noção de que somos, queiramos ou não, pessoas diferentes em lugares diferentes – e a convicção de que cabe à arquitetura deixar bem claro para nós quem poderíamos idealmente ser”* (2007, p. 13).

Neste sentido, o casulo da borboleta, que possui uma função fundamental nesta transformação, pode ser interpretado como um arquétipo de abrigo, ou mais precisamente, de um lar. Para o arquiteto finlandês Juhani Pallasmaa *“um lar é uma coleção e uma concretização de imagens pessoais de proteção e intimidade, que permite a alguém reconhecer*

*e recordar sua própria identidade”* (PALLASMAA, 2016). Desta forma, o espaço pessoal expressa para o mundo exterior, e recorda ao próprio morador, a imagem que ele tem de si mesmo, materializando sua ordem no mundo.

A segunda ideia está diretamente relacionada ao ofício do personagem – o “caçar borboletas”. Uma busca apaixonada por capturar e aprisionar aquilo que o tocou profundamente. Ao repercutir no caçador, a experiência da beleza atenua sua angústia. Entretanto, ao passo que tenta aprisioná-la, sua frustração apenas aumenta, pois seu desejo é inalcançável.

Do ponto de vista das obras de arquitetura, a capacidade de nos emocionar também é importante. Allain de Botton descreve:

[...] quando falamos de nos ‘comover’ diante de uma edificação, estamos aludindo a uma sensação agri-doce de contraste entre as qualidades nobres gravadas numa estrutura e

a realidade mais ampla e triste dentro da qual sabemos que elas existem. Ficamos com um nó na garganta à visão do belo por um conhecimento implícito de que a felicidade que ele sugere é a exceção (BOTTON, 2007, p. 22).

Por último, a terceira ideia que gostaria de destacar é algo que não diz respeito somente ao caso do caçador de borboletas e seu planeta, mas a condição dele e de todos os outros personagens do livro e seus respectivos planetas – a solidão. Como Juhani Pallasmaa ressalta: *“Una experiencia arquitectónica potente silencia todo el ruido exterior; centra nuestra atención sobre nuestra propia experiencia y, como ocurre con el arte, nos hace ser conscientes de nuestra soledad esencial”*. (PALLASMAA, 2005, p. 63).

Bachelard em sua obra *“A Poética do Espaço”*, já ressaltara a importância de nossos espaços de solidão para a constituição de nosso ser: *“E todos os espaços de nossas solidões passadas [...] são em nós indeléveis. E é o ser*

*precisamente que não quer apagá-los. Ele sabe por instinto que os espaços da sua solidão são constitutivos”* (BACHELARD, 1993).

Planeta após planeta, o pequeno príncipe vai descobrindo algumas das facetas deste curioso *ser*, chamado *humano*. Cada qual ao seu modo, os personagens do livro expressam suas crenças, valores e visões de mundo nos locais em que habitam. Em outras palavras, no ato de se projetar no mundo, reforçam a própria sensação de realidade e sua identidade pessoal.

Nesta perspectiva, nosso modo singular de *habitar* obtém sentido por meio das construções da arquitetura, as quais articulam as experiências do nosso ser-no-mundo, proporcionando o entendimento de nossa condição existencial (PALLASMAA, 2016).



Figura 03 – A metáfora das borboletas.

Fonte: Acervo do autor. 2015.

## 1.1. PROYECTO INDETERMINADO

De maneira simples, mas não superficial, quis ressaltar o papel da arquitetura como meio pelo qual nos expressamos, relembramos quem somos e estruturamos nosso ser-no-mundo. Além de nos comover e suportar nossa solidão, ela também nos mostra quem poderíamos ser:

La eterna tarea de la arquitectura es crear metáforas existenciales encarnadas y vividas que concretan y estructuran nuestro ser-en-el-mundo. La arquitectura refleja, materializa y hace eternas ideas e imágenes de la vida ideal (PALLASMAA, 2005, p. 82).

Desta forma, começa a ficar mais clara a importância da arquitetura como instrumento para assegurar a identidade humana: *“na sua forma mais autêntica, o impulso arquitetônico parece associado a um desejo de comunicação e comemoração [...] uma ambição de deixar que os outros saibam quem somos – e, nesse processo, lembrar de nós mesmos”* (BOTTON, 2007, p. 126).

Juhani Pallasmaa amplia essa visão para escala urbana ao dizer:

Los edificios y las ciudades nos permiten estructurar, entender y recordar el flujo informe de la realidad y, en última instancia, reconocer y recordar quiénes somos. La arquitectura nos permite percibir y entender la dialéctica de la permanencia y el cambio para establecernos en el mundo y para colocarnos en el continuum de la cultura y del tiempo. (PALLASMAA, 2005).

Todavía, este papel de rememoração pode estar diminuindo. Na reconhecida obra de Françoise Choay *“A Alegoria do Patrimônio”* (2001), a autora resalta que o patrimônio histórico na atualidade parece ter perdido sua função construtiva, representando o papel de um espelho no qual as sociedades humanas contemplam passivamente sua própria imagem, sendo levadas ao culto de uma identidade genérica. A figura ilusória contemplada pelo espelho patrimonial seria um meio de eliminar as diferenças e heterogeneidades, e ao suprimir os conflitos e interrogações que não se

consegue fazer face, acalmaria a angústia com a função de proteção (CHOAY, 2001, p. 218).

Ademais, a produção artístico-arquitetônica também pode nos levar a uma maior consciência crítica da realidade que nos rodeia por meio da visão de mundo de quem a concebeu (GADANHO, 2006). Nas palavras de Pallasmaa (2017, p. 63): *“A grande arte nos dá a possibilidade de experimentar nossa existência por meio da experiência existencial dos indivíduos mais talentosos”*.

Rafael Moneo em seu texto *“A Solidão dos Edifícios”* (1985), ressalta o ponto de vista dos arquitetos na produção de suas obras: *“por um tempo, consideramos nossos edifícios como espelhos; na sua reflexão reconhecemos quem somos, e eventualmente quem fomos”*. Entretanto, a arquitetura não pode se restringir a mera expressão de seu autor, pois uma vez que a construção é finalizada, os edifícios tomam *“vida própria”*, incumbindo-se aos arquitetos, a

habilidade de acomodar suas múltiplas presenças inerentes (MONEO, 1985).

Diversos autores destacam a importância da influência dos usuários nas obras de arquitetura. Para Hertzberger (1999, p. 147), *“[...] a arquitetura deveria oferecer um incentivo para que os usuários a influenciassem sempre que possível, não apenas para reforçar a sua identidade, mas especialmente para reafirmar a identidade de seus usuários”*.

Baudrillard (1999), por sua vez, vai afirmar que é preciso que a arquitetura *“sofra um desvio”* de sua função original, para que possa, de fato, expressar os valores de seus usuários:

É necessário que o objeto escape ao controle de seu criador [sofra um desvio] para se tornar genial por si mesmo e se supere para atingir o usuário. Esse é o preço que a arquitetura deve pagar para se livrar da indiferença funcional (BAUDRILLARD, 1999, p. 2).

Entretanto, mesmo sabendo da importância da expressão das pessoas nas obras de arquitetura, como possibilitar isso?

É neste sentido que Careri (2014) ensaia sobre o *“Proyecto Indeterminado”*, o qual busca ser realizado pelo intercâmbio com o outro: “[...] *creo que lo interesante consiste en navegar entre estas dos orillas, conscientes de que tenemos un proyecto creativo propio, pero con el deseo de dejarlo abierto e indeterminado*”.

Articulado pelo caminhar, o “proyecto indeterminado” encontra no próprio território e naqueles que o habitam as energias que o levam adiante: *“Este proyecto no surge de un diseño sino de un encuentro, de un intercambio recíproco de desconfianzas y miedos, y luego de saberes y deseos”* (CARERI, 2014).

Pallasmaa (2016), também ressalta a necessidade de uma arquitetura que ofereça a

condição de *“boas-vindas”* para estimular sua personalização:

[...] a arquitetura pode tanto tolerar e estimular a personalização quanto reprimi-la. Podemos distinguir entre uma arquitetura que acomoda e uma arquitetura que rejeita. A primeira favorece a reconciliação, a segunda tenta impor uma ordem arrogante, divisível e intocável. A primeira se baseia em imagens que estão profundamente arraigadas em nossa memória coletiva [...] A segunda manipula imagens que podem até chamar a atenção e estar na moda, mas que não incorporam a identidade, as memórias e os sonhos pessoais do habitante. Provavelmente essa segunda atitude possibilita a criação de casas mais imponentes do ponto de vista arquitetônico, mas a primeira oferece a condição essencial de *“boas-vindas”* (PALLASMAA, 2016)..

Este estímulo também poderia ser entendido como um *“impulso de admiração”* despertado pela obra no sujeito que a percebe. Bachelard (1993) coloca de maneira singela: *“Pode-se admirar mais ou menos, mas sempre um impulso sincero, um pequeno impulso de*

*admiração é necessário para receber o lucro fenomenológico de uma imagem poética.”.*

Neste sentido, para se alcançar o “projecto indeterminado”, que aceita a necessidade do desvio e estimula sua apropriação, deve-se buscar instigar a admiração pela obra que se quer construir coletivamente, para que esta ofereça de fato a “condição essencial de boas-vindas”. Do meu ponto de vista esta atitude se fundamenta no respeito às necessidades e práticas espaciais preexistentes ao projeto, conciliando o saber arquitetônico com as aspirações dos usuários.

## 1.2. DA EXPERIÊNCIA À CARTOGRAFIA

O interesse sobre os procedimentos metodológicos com base fenomenológica advém, a priori, pela crescente contribuição que os sentidos, a percepção e a experiência humana têm ganhado no cenário contemporâneo da arquitetura. Obras sobre fenomenologia, como as de Edmund Husserl e Maurice Merleau-Ponty (1999), são conceitualizadas em teorias como as de Juhani Pallasmaa (2005), e buscam ser expressas na arquitetura de diversos arquitetos (MONTANER, 2016).

Como bem coloca Merleau-Ponty (1999), a fenomenologia procura “revelar o mistério do mundo e o mistério da razão” e, para tanto, busca descrever a experiência tal como ela é, pois o real, este tecido sólido e anterior ao conhecimento, não seria aquilo que se pensa, mas aquilo que se vive e percebe. Desta forma, a percepção seria o fundo sobre o qual todos os



atos se destacam, constituindo-se de um meio de “acessar a verdade”.

A filosofia de Merleau-Ponty (1996), segundo Pallasmaa (2011), torna o corpo humano o centro do mundo e integra as experiências sensoriais, de modo que “... eu percebo de maneira total com todo meu ser: eu abarco uma estrutura única da coisa, um modo único de ser, o qual fala com todos meus sentidos ao mesmo tempo” (MEARLEAU-PONTY, 1996, apud PALLASMAA, 2011). Nesta perspectiva, a arquitetura seria a extensão da natureza em sua esfera antropogênica, proporcionando as bases para a percepção no horizonte da experimentação e compreensão do mundo.

Assim, as emoções que surgem da forma ocorrem pelos confrontos entre o homem e o espaço, entre a mente e a matéria: “Um impacto arquitetônico emocional está relacionado a um ato e não a um objeto ou a um elemento visual

ou figurativo. Consequentemente, a fenomenologia da arquitetura se fundamenta em verbos e não em substantivos” (PALLASMAA, 2017, p. 23).

Ademais, do ponto de vista da fenomenologia “[...] o universo da ciência é construído sobre o mundo vivido, e se queremos pensar a própria ciência com rigor [...] precisamos primeiramente despertar essa experiência do mundo da qual ela é expressão segunda” (MEARLEAU-PONTY, 1999).

Desta forma, introduzir a experiência na arquitetura se torna fundamental para incluir o subjetivo, o perceptual, o sensorial e o corporal, ao passo que reforça o fenômeno da arquitetura contemporânea enquanto construção social: “O importante é que, por meio do subjetivo, se construa um mundo intersubjetivo e social. Por conseguinte, a experiência coloca a imaginação, as vivências e as intenções dos criadores em

*sintonia com as experiências, as necessidades, os desejos e as aspirações dos usuários*” (MONTANER, 2015, p.13-14).

Contudo, como ressalta Pallasmaa (2011), na atualidade a arquitetura tem restringido a experiência à esfera exclusiva da visão, em detrimento dos outros sentidos. Como resultado, a complexidade do sistema sensorial diminui, reforçando a sensação de isolamento e alienação.

A problemática da experiência também tangencia a temática patrimonial. Retomando, Françoise Choay (2001, p.213-215), a revolução “*protética*” pela qual passamos teria desviado a natureza da técnica, reduzindo a experiência corporal do mundo físico e o contato humano, instalando-nos na instantaneidade. Além disso, associada à lógica das redes, estaria levando as construções individuais a serem concebidas libertas da relação contextual.

Desta forma, Choay (2001, p.218-219) coloca que o meio para se sair da ficção narcísica do espelho patrimonial seria pela reconciliação com a competência de edificar – a capacidade de nos articular com o mundo natural por meio da relação do corpo humano, dispondo-nos no espaço e na duração. Teria sido, portanto, a supressão desta competência de edificar o acontecimento traumático de que a cultura do patrimônio atualmente serviria para conjurar e ocultar:

...a travessia concreta e prática do espelho patrimonial [...] não pode ser tentada senão através da mediação do nosso corpo. Ela passa, precisamente, por um corpo a corpo, o do corpo humano com o corpo patrimonial. Ao primeiro, cabe mobilizar e recolocar em alerta todos os seus sentidos, restabelecer a autoridade do toque, da cinestesia, da cinética, da audição e do próprio odor e recusar, conjuntamente, a hegemonia do olhar e as seduções da imagem fotográfica ou numérica. Ao segundo, incumbiria um papel propedêutico: fazer aprender ou reaprender as três dimensões do espaço humano, as suas

escalas, a sua articulação, a sua contextualização [...] (CHOAY, 2001, P.224).

Entretanto, cabe neste momento colocar algumas questões para melhor direcionar os estudos: *Como pode a fenomenologia subsidiar procedimentos metodológicos que envolvam a experiência vivida? Como tornar objetivas as percepções e as experiências sensoriais?*

A prática da *deriva*, proposta por Guy Debord (1958), e mais recentemente resgatada por Careri (2014) consiste em uma possibilidade. A deriva ocorre quando *“uma ou várias pessoas renunciam [...] durante um tempo mais ou menos longo, os motivos para deslocar-se ou atuar normalmente em suas relações, trabalhos e entretenimentos próprios de si, para deixar-se levar pelas solicitações do terreno e os encontros que a ele corresponde”* (DEBORD, 1958).

Conforme afirma Careri (2014), trata-se de se perder com a finalidade de conhecer, pois

*“quien pierde tiempo gana espacio”*. Assim, atentando-se às solicitações do local, a deriva proporciona uma vivência e experiência corporal no meio urbano.

Mearleau-Ponty (1999, p.18) ressalta que *“a aquisição mais importante da fenomenologia foi sem dúvida ter unido o extremo subjetivismo ao extremo objetivismo em sua noção do mundo ou da racionalidade”*. Neste sentido, e tendo em mente que a tarefa da deriva é compor a *“cartografia que faltava até o momento”* (DEBORD, 1958), parte-se do extremo subjetivismo das percepções, para o extremo objetivismo da cartografia, na busca por mapear as necessidades e práticas espaciais preexistentes.

Mas como ordenar esta cartografia? Como compreender o modo como operam estas práticas, ou melhor, estas singularidades?

Deleuze e Guattari descrevem no livro *“Mil Platôs”* (1995) o conceito de rizoma, o qual por meio de um sistema não hierárquico, e que não possui nem começo nem fim, procede por variação, expansão ou conquista: *“Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo. A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança, unicamente aliança. A árvore impõe o verbo “ser”, mas o rizoma tem como tecido a conjunção “e... e... e...”* (DELEUZE, GUATTARI, 2008 ).

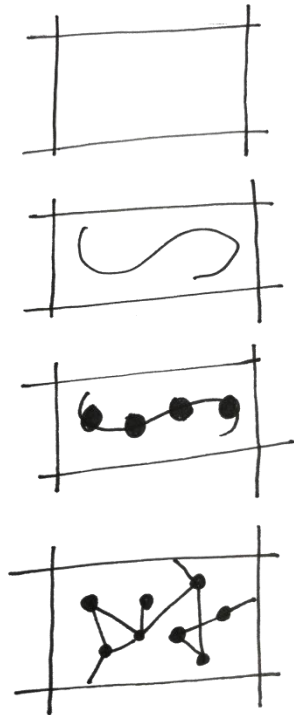
Desta forma, baseando-se inteiramente na experiência *“[...] o rizoma se refere a um mapa que deve ser produzido, construído, sempre desmontável, conectável, reversível, modificável, com múltiplas entradas e saídas, com suas linhas de fuga”* (DELEUZE, GUATTARI, 2008).

Este pensamento contemporâneo pós-estruturalista, retomou e utilizou também o

diagrama como forma de tornar inteligíveis as relações espaciais entre as partes que compõem um objeto: *“[...] De fato, o texto Mil platôs de Deleuze e Guattari começa com o conceito de rizoma e acaba tratando das máquinas abstratas e dos diagramas”* (MONTANER, 2015). Assim, para que o projeto possa se desenvolver, segundo Montaner (2015), é preciso conhecer a realidade e o contexto em que se atua da melhor maneira possível, e o uso dos diagramas serve tanto para registrar ou mapear, como para projetar e traçar trajetórias.

A relação entre rizoma e diagramas pode ser notada nesta passagem de *“Mil Platôs”*: *“Os neurólogos, os psicofisiólogos, distinguem uma memória longa e uma memória curta (da ordem de um minuto). Ora, a diferença não é somente quantitativa: a memória curta é de tipo rizoma, diagrama, enquanto que a longa é arborescente e centralizada”* (DELEUZE, GUATTARI, 1995, grifo do autor).

Desta forma, o rizoma (que não deixa de ser um diagrama) seria o modo pelo qual se ordenaria as singularidades, reconhecidas durante as derivas, sendo realizado por meio da Cartografia (Figura 4).



**Figura 4** – Processo de Composição do Rizoma  
Fonte: Elaborado pelo autor. 2018.

Logo, de maneira multiescalar e transversal, os procedimentos metodológicos envolvem tanto a experiência como fontes documentais e bibliográficas diversas.

Uma vez que a ativação sobre o Patrimônio Industrial Ferroviário deve compreender o que o local está solicitando, por meio das derivas e vivências, procura-se ter uma imersão no contexto preexistente, estabelecendo uma série de sinergias com os agentes sociais locais, proporcionando um panorama mais esclarecedor sobre a condição atual dos bens patrimoniais estudados. Assim, pela construção da Cartografia, tornam-se objetivas as experiências corporais vividas e sentidas.

Este trabalho também é composto por diversas camadas de análise, que são subsidiadas pelas revisões bibliográficas e expressas na forma de diagramas, podendo ser resumidas nas seguintes fases (Quadro 01).

<b>CAMADAS</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>RESULTADOS</b>
ESTADO DA ARTE	REVISÕES BIBLIOGRÁFICAS E ESTUDOS DE CASO	SUBSÍDIOS TEÓRICOS E PRÁTICOS
VISÃO TERRITORIAL	ANÁLISES DA EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO E GESTÃO DO PATRIMÔNIO	DIAGRAMAS HISTÓRICOS
RECONHECIMENTO DO LOCAL	DERIVAS, SINERGIAS E PERCEPÇÕES.	CARTOGRAFIAS E DESCRIÇÕES DAS EXPERIÊNCIAS
CARTOGRAFIA DA AÇÃO	SOBREPOSIÇÃO DOS PLATÔS	ATIVAÇÃO DOS BENS FERROVIÁRIOS

**Quadro 01** – Procedimentos Metodológicos

Fonte: Elaborado pelo autor. 2018.

Na camada denominada “Estado da Arte” são apresentadas revisões bibliográficas das temáticas que tangenciam este estudo: o Patrimônio Industrial Ferroviário e a Teoria da Restauração, possibilitando compreender o debate atual e as principais questões discutidas. Também são analisados estudos de caso de ativação sobre os bens industriais, como forma de criar subsídios práticos para a atuação.

Para complementar a compreensão da conjuntura atual do local estudado, a “Revisão Territorial” busca analisar o processo de ocupação e evolução do território ao longo do tempo. O processo histórico das formações dos núcleos urbanos será expresso através de *diagramas*. Além disso, são feitas considerações sobre a gestão do sistema patrimonial estudado e apresentadas questões sobre a atual situação de sua preservação.

A terceira camada se apresenta como o “Reconhecimento do Local”, no qual são realizadas *derivas*. Desta forma, sem nenhum roteiro prévio, busca-se ser orientado apenas pelas solicitações das ambiências, percorrendo as ruas com atenção às sensações suscitadas. Estas experiências vivenciadas, e suas consequentes sinergias e percepções, permitem uma melhor compreensão das práticas e necessidades cotidianas das pessoas, sendo descritas e registradas graficamente em forma de cartografias.

Ao final, a “Cartografia da Ação”, como síntese e sobreposição dos demais estudos, apresenta a prática de um experimento que buscou a ativação e valorização do patrimônio, por meio de intervenções pontuais e efêmeras, verificando a sua apropriação e levando à reflexão.

An aerial, black and white photograph of a large railway yard. In the center, a long, low building with a dark roof has the word "JUNDIAHY" written in large, white letters across its top. The yard is filled with numerous parallel railway tracks that curve and branch out. Several trains and individual rail cars are visible on the tracks. In the background, a cityscape with various buildings and a church spire is visible under a clear sky. The overall scene depicts a busy industrial and transportation hub.

## 2. ESTADO DA ARTE

*“...Como as areias da praia que se tornam belas por portarem as marcas das ondas do mar...”*

John Ruskin



Como forma de criar fundamentos teóricos e práticos para o trabalho, neste capítulo eu apresento uma revisão bibliográfica e estudos de caso relativos à temática abordada.

A partir de uma questão síntese inicial – “*o que fazer e de que forma intervir sobre o legado industrial?*” (KÜHL, 1998, p. 239), minha intenção é apresenta de maneira breve os principais aspectos que se referem à preservação, passando pela evolução do pensamento sobre o restauro até chegar à atual situação do patrimônio ferroviário no Estado de São Paulo.

Com os estudos de caso, ressalto os pontos mais significativos com relação à atuação profissional dos arquitetos, de modo a subsidiar (e inspirar) ações de ativação.

## 2.1. Teoria da Restauração

Com o próprio envelhecimento e deterioração natural dos monumentos, surge a preocupação em levar às gerações futuras o máximo de bens em seu melhor estado de integridade e com toda sua riqueza e autenticidade:

Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como o testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade, cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos, as considera um patrimônio comum e, perante as gerações futuras, se reconhece solidariamente como responsável por preservá-las, impondo a si mesmo o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade (CARTA DE VENEZA, 1964, p. 1).

O campo da restauração se tornou mais relevante a partir do Renascimento, quando os valores das civilizações clássicas voltaram a ser apreciados (KÜHL, 2000, p.10). As noções de restauro amadureceram no período que vai do século XV ao XVIII, juntamente com a influência de “eventos”, como o Iluminismo, a Revolução

Francesa e a Revolução Industrial, que mudaram o modo como uma cultura lidava com seu passado. Assim, desde a compreensão da restauração como uma disciplina autônoma, muitos foram os estudiosos que contribuíram com o tema, e a partir de meados do século XIX, formulações teóricas sobre a restauração começaram a aparecer (KÜHL, 2014, p.15-17).

Um primeiro momento foi marcado por posicionamentos mais “radicais”, que, ou prezavam pela intervenção buscando um estado idealizado e a unidade estilística das obras, como o “restauro estilístico” do francês Viollet-le-duc (1814-1879), ou eram terminantemente contra as restaurações, considerando-as uma destruição e aprovando apenas a conservação e manutenção dos edifícios, como a via “pura conservação” do inglês John Ruskin (1819-1900). (KÜHL, 2000).

Mesmo que seus posicionamentos sejam questionáveis, ambos têm crucial importância

para evolução do pensamento neste campo. Entre as ideias ainda “atuais” de Viollet-le-duc estava a recomendação de se restaurar não apenas a aparência do edifício mas também sua função portante, assim como a necessidade de se fazer estudos pormenorizados da situação existente (KÜHL, 2000, p. 23). E com Ruskin, a ideia de pátina – o elemento sensível que condensa os sinais da passagem do tempo (PINHEIRO, 2008, p.28).

Em um segundo momento há o aparecimento de posicionamentos intermediários. Caso dos italianos Camillo Boito (1836-1914), e Gustavo Giovannoni (1873 – 1947), que desenvolveram a corrente conhecida por “restauro filológico”, em que se dava grande importância ao valor documental e histórico das obras, além da exigência de estudos rigorosos, pautados em análises profundas das obras para se executar projetos de restauração (KÜHL, 2014, p.13-14).

Boito defendia a importância da distinguibilidade e da mínima intervenção, além da preservação das adições e modificações feitas no decorrer do tempo, como também da própria pátina (KÜHL, 2014). E com Giovannoni se passou a entender a cidade como um organismo complexo, que devia ser trabalhada em sua totalidade. Entrelaçando o restauro com o urbanismo, constituiu uma proposta articulada, onde seria preciso estabelecer uma relação entre a cidade existente, as áreas de expansão e as zonas de interesse para a preservação (KÜHL, 2013, p. 21).

Os pensamentos do “restauro filológico” vão fundamentar a primeira Carta Internacional de Restauração – a Carta de Atenas, de 1931, que já contava com as ideias de manutenção constante, respeito pelas várias fases do edifício, da utilização como um fator para manutenção e sobrevivência da obra, entre outras (KÜHL, 2013, p. 28).

Com grandes contribuições à teoria da restauração, encontram-se também dois austríacos: Alois Riegl (1858-1905) e Max Dvorák (1874-1921). Com Riegl há a compreensão de que a prática da preservação dos monumentos está inteiramente ligada ao sentido que a sociedade lhes atribui, não havendo apenas uma postura ou solução unívoca e universalmente aceita em relação à questão (KÜHL, 1998, p. 197).

Enriquecendo as colocações de Riegl, Dvorák extrapola o entendimento da escala do edifício, vinculando-o ao ambiente em que está inserido. As obras de arte e os monumentos históricos, além de serem lembranças do passado, são entendidos como portadores de um sentido de pertencimento das sociedades atuais, sendo fundamentais para existência social (LIMA, 2008, p. 14-15).

Um terceiro momento se inicia quando o “Restauro Filológico”, mesmo com muitos

critérios ainda atuais, é questionado ao final da Segunda Guerra Mundial, pois a vastidão de monumentos destruídos torna inviável considerar apenas os critérios documentais das obras. O “restauro crítico” irá sucedê-lo, considerando alguns de seus critérios fundamentais, como também os associando a dimensão formal da obra (KÜHL, 2013, p. 28).

Ao invés da excessiva preocupação com os aspectos históricos e o valor documental, passou-se a dar maior importância ao caráter artístico e estético da obra, à sua mensagem formal. Todavia, cada caso deveria ser analisado de forma crítica, não podendo ser enquadrado em modelos preestabelecidos (KÜHL, 1998, p.204).

Por meio das análises das transformações que o campo da restauração passou e baseando nos pensamentos da época, como os de Cesare Brandi (1906-1988), reformularam-se os preceitos da restauração. Sendo assim, o

“restauro crítico”, entende a restauração como um processo histórico-crítico, e fundamenta-se em uma análise criteriosa da obra, não partindo de nenhuma categoria genérica predeterminada. (KÜHL, 2009).

Para Brandi, a matéria e a imagem são a extensão uma da outra, mas a instância estética teria a prioridade, pois a singularidade de uma obra de arte não depende de sua matéria, que se degrada, mas de seu caráter artístico incorruptível, ainda que o aspecto histórico não devesse ser menosprezado. O restaurador deveria fazer uma avaliação crítica do bem a ser restaurado, analisando estes aspectos e somente a partir daí fazer suas escolhas. (KÜHL, 1998, p. 205). Assim, Brandi defendia que se interviesse somente na matéria da obra de arte, e nunca na imagem que o artista concebeu (KÜHL, 2009).

Segundo Kühl (2013, p. 29), a consolidação desta postura veio com a Carta de Veneza, em

1964, documento-base do ICOMOS ainda hoje - International Council on Monuments and Sites. Visava-se com a redação desta Carta a formulação de princípios válidos internacionalmente, aplicáveis de acordo com a sua realidade cultural. (KÜHL, 1998, p. 206).

Importante frisar que a Carta de Veneza entende os monumentos como testemunhos que adquiriram significação cultural com o tempo, estendendo-se desde as grandes criações até as obras modestas.

Entre as ideias para a conservação, consta a manutenção permanente, que é favorecida pela destinação de uma função útil e desejável da sociedade, mas de modo a não alterar a disposição e as relações de volumes e cores do esquema tradicional. Além disso, ressalta que o monumento é inseparável da história e do meio em que se situa.

Quanto aos trabalhos de restauração, operações de caráter excepcional, ressalva que devem sempre se distinguir da matéria original, ostentando a marca de seu tempo, respeitando o equilíbrio da composição e estar acompanhados de um estudo arqueológico. O uso de técnicas modernas para a consolidação dos bens, quando as tradicionais se revelarem inadequadas, pode ser utilizado, devendo sempre respeitar as contribuições de todas as épocas, com exceção de circunstâncias excepcionais, prezando pela matéria original. A Carta ainda realça que todos os trabalhos devem estar acompanhados de uma documentação precisa.

Kühl (2009) observa que mesmo a Carta priorizando o respeito pelas várias fases da obra, isso não significa que ela não possa sofrer intervenções ou ainda remoções, pois “a restauração implica transformações, e exige esforço de interpretação caso a caso”. A autora (2012, p. 28) também ressalva que apenas o

conceito basilar de reversibilidade não aparece explícito na Carta de Veneza de 1964, mas que, juntamente com a distinguibilidade, a mínima intervenção e a compatibilidade de técnicas e materiais são os pilares da restauração, que devem sempre ser respeitados conjuntamente.

Desta forma, a base para se pensar o restauro na atualidade está na mediação entre as duas dimensões da obra arquitetônica – como documento histórico e como portadora de um valor artístico/estético. Todavia, por conta de novas questões que foram surgindo, este documento muitas vezes não consegue abranger todas as situações possíveis. Para estes casos, outras cartas a “complementam”. De toda forma, a discussão sobre o tema é complexa e a *cultura* se constitui como um ingrediente importante no debate.

## 2.1. PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

Desde a década de 1960 houve a ampliação do que é considerado patrimônio histórico. No caso dos bens industriais o debate sobre sua preservação começou em meados da década de 1950, na Inglaterra. A partir daí, significativos esforços foram feitos para se definir o que é patrimônio industrial, como também, para estabelecer parâmetros cronológicos e na forma de elaborar registros e estudos, com o objetivo de determinar o que e por que preservar (KÜHL, 2008).

Em julho de 2003, o TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial), em sua XV Assembleia Geral na Rússia, procurou sintetizar suas preocupações sobre a preservação e a importância deste legado na Carta de Nizhny Tagil.

O documento transcreve que o patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico; destaca que a arqueologia industrial é um método interdisciplinar que investiga todos esses vestígios materiais e imateriais; e também marca como período histórico de maior relevância para este estudo, a Revolução Industrial (TICCIH, 2003).

Em sua redação, a carta apresenta uma discussão a respeito da nova utilização das edificações industriais, preconizando que o novo uso seja compatível com as características da edificação, de modo a respeitar suas peculiaridades. Todavia, não há um programa específico e princípios de atuação para esse tipo de legado. Conseqüentemente, as intervenções sobre o patrimônio industrial ficam comprometidas, pela falta de uma orientação

mais enfática a respeito dos critérios da preservação patrimonial.

Além disso, suas grandes estruturas, hoje muitas vezes sem função, e as rápidas transformações urbanas, sociais, econômicas e demográficas das últimas décadas, fazem com que muitos destes testemunhos sejam abandonados ou até destruídos (KÜHL, 1998)

A situação da preservação do patrimônio industrial se torna delicada, pois muitas vezes ocupam vastas áreas dos centros urbanos com falta de rentabilidade. Somado a isso, há questões como a ausência de sensibilidade em relação a esses conjuntos arquitetônicos, vistos apenas como espaços livres e versáteis, que após tomarem novos usos, perdem suas especificidades (KÜHL, 2008). A preocupação por sua obsolescência fica evidente, já que grande parte está subutilizada em meio à trama urbana, sofrendo fortes pressões políticas, econômicas e especulativas (SOUKEF JR, 2012)

Contudo, ao mesmo tempo em que o patrimônio industrial se constitui como um problema de difícil gestão, ele também se torna um possível recurso para a cidade, desde que seja realizada uma ativação apropriada, buscando o equilíbrio entre a memória e a nova função (SANCHIZ, 2015).

Sobre o desafio de integrar os bens patrimoniais na vida contemporânea, Choay (2001) descreve que a reutilização é uma tarefa complexa:

Consistindo em reintroduzir um monumento desafetado no circuito das utilizações vivas, em arrancá-lo a um destino museológico, a reutilização é, sem dúvida, a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil de valorização patrimonial. [...] Atribuir-lhe novo destino é operação difícil e complexa, que não se deve fundar apenas sobre uma semelhança com o destino original. Esse destino deve, antes de tudo, ter em conta o estado material do edifício que, hoje em dia, exige ser apreciado em função do fluxo dos seus utilizadores potenciais (CHOAY, 2001, p. 191).

No caso dos bens industriais ferroviários, suas localizações em áreas centrais tornam sua transformação particularmente interessante para usos institucionais, comerciais, de serviços, etc., dada a sua primitiva característica como centro de convergência de pessoas (Figura 5). Assim, os edifícios ferroviários (sejam eles estações, depósitos, rotundas, oficinas, etc.), mesmo que construídos para um fim particular e dimensionados para uma localidade específica, têm-se mostrado bastante versáteis no reaproveitamento para novos usos (KÜHL, 1998).

Por conta disso, torna-se preciso que o debate sobre como tratar estes bens seja aprofundado, buscando conciliar a teoria com a prática, em um diálogo entre arquitetura, urbanismo e restauro. Não é possível se contentar somente com o tombamento como ferramenta de proteção, devendo-se fazer uso em conjunto de instrumentos urbanísticos, métodos de planejamento urbano, além de se



rever a forma como os projetos de arquitetura lidam com o preexistente (SOUKEF JR, 2012).



**Figura 5** – Oficinas da Cia Paulista em Jundiaí  
Fonte: [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Acesso em: 20 jan. 2018. Editado pelo autor. 2018

Questões relacionadas ao inventário, valorização e gestão dos bens ferroviários também merecem destaque. A avaliação e a atuação sobre esses bens, pelas condições atuais de preservação, tornam-se não apenas uma questão de ordem técnica, sendo necessário estabelecer diretrizes mínimas para uma política de preservação do patrimônio industrial brasileiro. O patrimônio ferroviário

necessita ser trabalhado em conjunto, tanto na esfera pública (federal, estadual e municipal), como na privada (das empresas ferroviárias particulares) (OLIVEIRA, 2011).

No Estado de São Paulo a preservação do patrimônio industrial ainda se faz tímida. Em 2004 houve a criação do Comitê Brasileiro do TICCIH, ampliando as possibilidades de discussão científica sobre o tema, assim como a divulgação da Carta de Nizhny Tagil (RODRIGUES, 2010).

Entretanto, ainda que o reconhecimento pelo poder público esteja aumentando com o tempo, as entidades de proteção tardam em fazer seu trabalho diante da crescente destruição e obsolescência das estruturas fabris. Quando começam a ser estudadas, muitas vezes já não possuem maquinarias, fator que resulta apenas na valorização das características externas das edificações, em detrimento dos

aspectos funcionais dos espaços internos (RODRIGUES, 2010).

### **2.3. Estudos De Caso**

Por meio dos estudos de caso procuro fornecer subsídios práticos para se pensar a ativação sobre o patrimônio industrial ferroviário de Presidente Prudente. Eles abarcam, no Brasil, o Complexo FEPASA na cidade de Jundiaí, o Complexo Ferroviário de Campinas e o Conjunto KKKK em Registro; e na Espanha, o Conjunto Monumental da Cartuja de Sevilha (figura).

Assim, entre os quatro objetos de estudo, Campinas e Jundiaí possuem uma relação muito forte entre si, seja pela proximidade física ou pelo passado marcado pela ferrovia. Por outro lado, Registro e Sevilha possuem com seus rios, Ribeira do Iguape e Guadalquivir, respectivamente, uma relação indissociável com suas histórias.

Analisou-se que as cidades cortadas por trilhos e que sediam não só as estações, mas também os armazéns, oficinas e escritórios são as que mais sofrem transformações, especialmente pelos serviços, comércios e empregos criados. Facilita-se também o transporte de materiais e de pessoas, além do surgimento de indústrias. Entretanto, os complexos ferroviários muitas vezes marcam a segmentação social existente.

Nas cidades que surgiram por conta dos rios, a função de transporte e comércio também ditaram, em grande parte, o seu ritmo. No entanto, para estes casos as dinâmicas naturais dos cursos d'água se tornaram uma grande preocupação.

Por conta disso, para que as estratégias de ativação do Patrimônio Industrial possam ser mais efetivas e adequadas se faz importante que as ações dos gestores da administração pública, assim como, a postura ativa dos

arquitetos envolvidos no processo de proteção destes bens, apoiem e promovam a sua proteção. Propostas coerentes com a realidade local, com critérios projetuais adequados e que envolvam a participação da população no processo, tornam-se fundamentais. Compreende-se que ações de preservação e de projeto são complementares na prática profissional.

Torna-se necessário um estudo interdisciplinar aprofundado sobre a questão da inserção desses bens do patrimônio industrial no espaço, compreendendo a sua passagem no tempo, e suas relações com a estruturação da cidade ou do território, sua articulação com aspectos sociais, econômicos, culturais e políticos. Pois, qualquer obra arquitetônica se relaciona com o espaço e com a sociedade em que está inserida, como elemento participante das transformações ali ocorridas no passar dos anos, por vezes, provocando mudanças

profundas, sendo parte integrante da percepção de uma dada realidade (KÜHL, 2010).

Deste modo, destacam-se os pontos principais analisados:

1. **A relevância da ação de gestores da administração pública para promover a proteção dos bens;**
2. **A postura ativa dos arquitetos, que devem mediar os agentes envolvidos na preservação dos bens e nos projetos de intervenção;**
3. **O envolvimento da população no processo de ativação e a compreensão de suas práticas e necessidades vinculadas com o local de proteção.**



Figura 6 – Estudos de Caso  
Fonte: Elaborado pelo autor. 2016.



### 3. REVISÃO TERRITORIAL



A intenção deste capítulo é apresentar o sistema patrimonial estudado – o conjunto industrial ferroviário de Presidente Prudente, apontando algumas de suas características mais importantes.

Ao passar pelo histórico de formação da cidade e dos edifícios envolvidos, procura-se entender as atuais ações de proteção dos bens patrimoniais que vem sendo realizadas pela gestão municipal.

Ao final, algumas questões em torno da prática da preservação patrimonial na cidade de Presidente Prudente são enumeradas, assim como a construção de diagramas que fundamentaram o restante do trabalho.

### **3.1. Transformação e evolução do Território**

O antigo sertão paulista, inicialmente ocupado pelos indígenas e mais tarde “descoberto” pelos mineiros, teve com a vinda do transporte ferroviário, por meio da Estrada de Ferro Sorocabana, o suporte fundamental para o aparecimento e desenvolvimento de muitas cidades que funcionavam como ponto de apoio para a exploração da região (ABREU, 1972).

Presidente Prudente foi uma destas cidades, nascendo da reunião de dois núcleos urbanos, de propriedade dos Coronéis Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes, responsáveis por sua fundação e sistemática colonização, respectivamente. A partir do imóvel denominado Pirapó-Santo Anastácio, que esteve nas mãos da família Goulart, surge o povoamento de Presidente Prudente, em 1917. Do lado oposto da linha férrea promoveu-se a colonização Montalvão, do Coronel Marcondes,

que iniciou suas atividades em 1919, como agente de negócios (Figura 7) (ABREU, 1972).

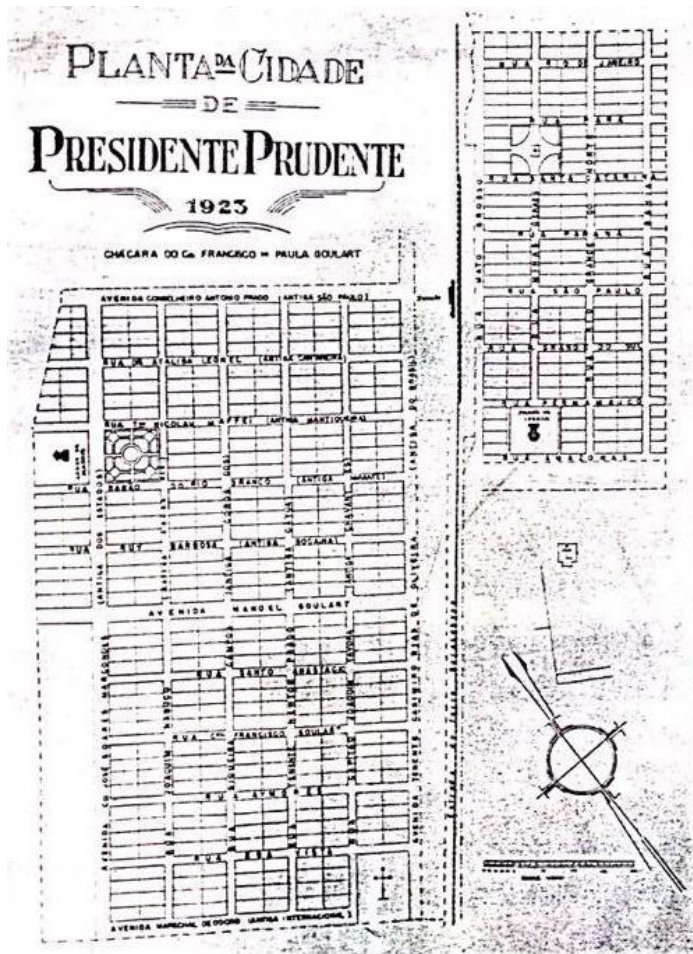


Figura 7 – Planta de Presidente Prudente em 1923

Fonte: ABREU, 1972. Editado pelo autor, 2017.

Ao adentrar na década de 1930, mesmo com a crise do café, Presidente Prudente continuaria crescendo apoiada no desenvolvimento da cultura de algodão e produção de gado. Aos poucos, o núcleo urbano prudentino se consolidaria como a maior cidade da Alta Sorocabana, tornando-se o mais importante centro comercial e de prestação de serviços da região (ABREU, 1972).

Contudo, as pretensões da pequena indústria prudentina se esvaeceram com a expansão da industrialização da capital paulista, o que favoreceu que se mantivesse seu caráter comercial e de suas instituições administrativas, religiosas e de prestação de serviço (ABREU, 1972).

Em 1939, a vila industrial já se implantava em descontinuo com a malha urbana, margeando a estrada de ferro, ao passo que o crescimento da cidade era orientado pelo



espigão da ferrovia, especialmente por sua importância para o escoamento econômico local e regional. Depois de uma breve paralização no processo de implantação de loteamentos na década de 1950, volta-se a ter um pequeno crescimento espacial na década de 1960, e de modo mais enfático a partir de 1972, quando ao norte da cidade surgem loteamentos em descontínuo à malha urbana, mas, sobretudo, expande-se o município para o oeste (SPOSITO, 1983).

Esta tendência continua até os dias de hoje, onde além da expansão para o oeste e loteamentos cada vez mais descontínuos ao norte, também surgem loteamentos de acesso controlado, especialmente ao sul da cidade. A linha férrea, com o passar dos anos, constituiu-se como um símbolo de segmentação da cidade, deixando claras as diferenças e contradições de Presidente Prudente (Figura 8).

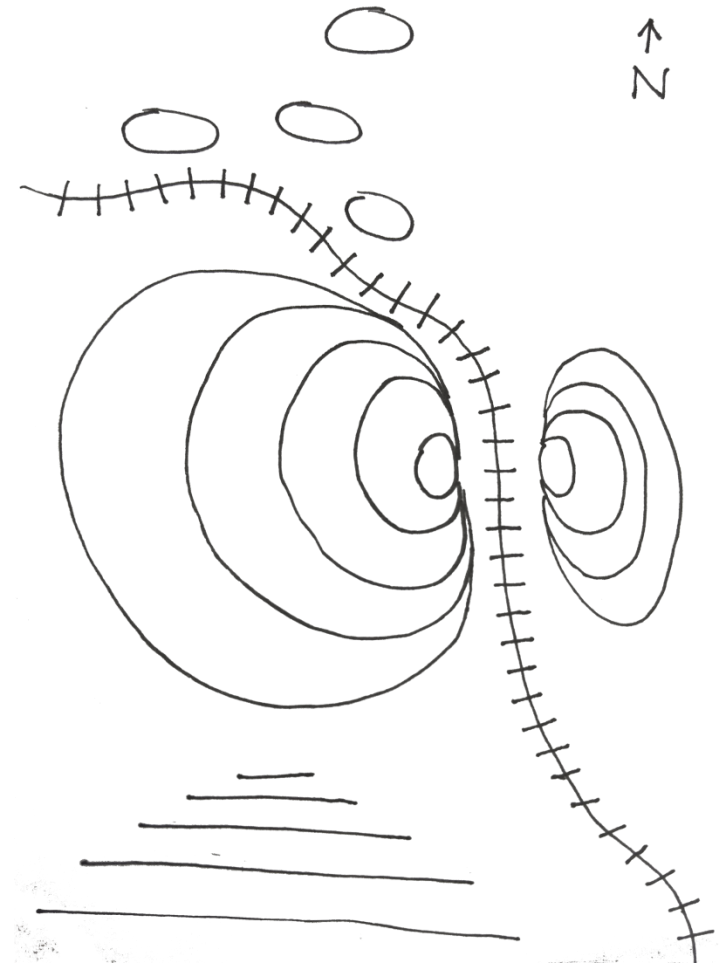


Figura 8 – Diagrama Histórico

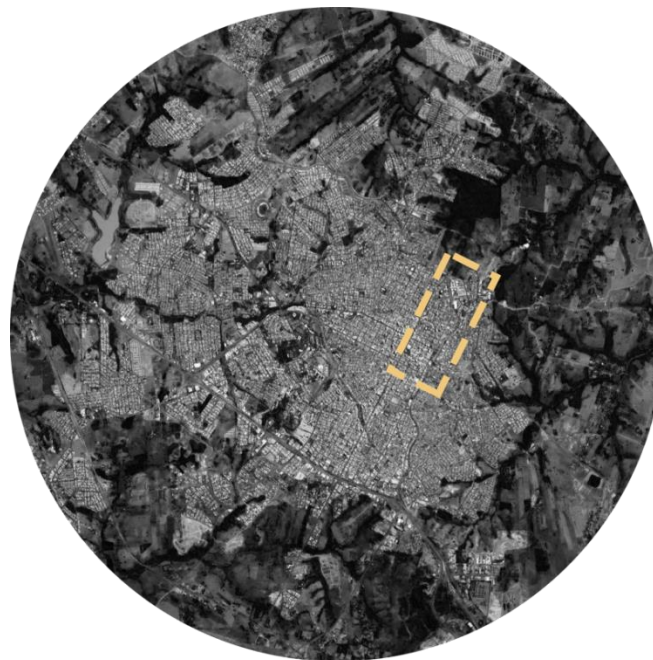
Fonte: Elaborado pelo autor. 2018.

## 4.2. O Conjunto Industrial-Ferroviário de Presidente Prudente

Em Presidente Prudente, com o decorrer dos anos, diversos foram os edifícios, públicos e privados, construídos contíguos à linha da antiga Estrada de Ferro Sorocabana. Desde a estação, seus armazéns e vilas ferroviárias, até os galpões industriais – todos compõem um importante conjunto que ainda hoje é marcante na cidade. (Figura 9)

Com o fim do transporte ferroviário comercial e de passageiros, algumas dessas construções foram demolidas e/ou modificadas, poucas receberam novos usos e apropriações, enquanto as demais foram praticamente abandonadas. Contudo, mesmo que estejam nestas condições, e apresentem características modestas do ponto de vista arquitetônico, esses bens ainda são testemunhos significativos, possuindo o papel de nos conectar com um

modo de vida do passado e suas formas de produção (BARON, 2015).



**Figura 9** – Localização do Conjunto Ferroviário na Cidade de Presidente Prudente.

Fonte: Google Earth. Editado pelo autor, 2018.

Entre os elementos que compõem este sistema patrimonial, destacam-se:

- *As Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (Atual Centro Cultural IRF Matarazzo)*: iniciando suas atividades de descaroçamento e processamento de algodão em um antigo galpão da Companhia Marcondes de Colonização, constituiu-se com o tempo em uma das grandes referências comerciais e industriais da cidade e da região (Figura 10). Durante a década de 1970 dificuldades financeiras levam ao seu declínio, sendo hipotecado, em 1982. O conjunto seria provisoriamente tombado em 1984, e, definitivamente, em 1987 pelo Decreto do Executivo Municipal n. 6.128/87. Iniciando-se a recuperação do edifício em 1990, foi interrompida por conta do cancelamento do Contrato de Comodato entre o INSS e a Prefeitura Municipal. Já em 2002, voltou-se a negociar a aquisição dos edifícios, sendo finalmente adquirido pela Prefeitura Municipal em 2003 (BARON, 2015).



**Figura 10** – Antiga IRF Matarazzo  
Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal de Presidente Prudente

Com vistas a se tornar centro cultural, o local passou por um projeto em que se buscou reunir em um único espaço diversas atividades e manifestações artísticas e culturais (MACEDO, 2003). No que tange aos critérios de restauro, algumas de suas antigas aberturas foram fechadas, paredes demolidas além da construção de novas edificações com os mesmos materiais construtivos das edificações existentes, o que dificulta a compreensão do conjunto

original. Entretanto, o projeto garante a sua permanência, além de proporcionar sua utilização pela população (BARON, 2015).

- *O Instituto Brasileiro Do Café – IBC (Atual Centro de Eventos)*: construído na década de 1950, por meio de uma política do governo federal, tinha como objetivo valorizar a economia do café brasileiro e no exterior. O galpão do IBC atuou até finais da década de 1980, sendo extinto em 1990. Atualmente, todo este patrimônio foi transferido para o Ministério do Planejamento. Esteve abandonado até 2007, quando a Prefeitura Municipal realizou um contrato com vigência de 20 anos, para a utilização do galpão e de sua área externa com o objetivo de ocupá-lo e recuperá-lo para finalidades culturais (festas, feiras, exposições, etc.) (BARON, 2015).

Assim, o local também passou por um projeto de restauração, modificando suas

fachadas e áreas envoltórias, além de fazer ampliações, para comportar eventos de médio a grande porte (Figura 11). A sua principal característica é a monumental estrutura em madeira que foi respeitada no projeto realizado.



**Figura 11** – Feira das Nações

Fonte: Acervo do autor

- *Os edifícios remanescentes da antiga Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA)*: o que antes compunha um grande conjunto industrial, hoje resta apenas dois edifícios da sua chaminé, após a construção de um grande condomínio de acesso controlado.

Contudo, apesar desta condição, em maio de 2017 as antigas instalações foram tombadas na esfera municipal pelo Decreto N° 28.025/2017, devido a sua importância histórica para o município (Figura. 12);



**Figura 12** – Antigo conjunto da SANBRA  
Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal de Presidente Prudente

- *A Estação Ferroviária (Atual PROCON)*: inaugurada em 1944, foi a segunda estação ferroviária construída, após a primeira ser demolida para dar lugar a ela. Possui características Art Decó e alguns elementos

ligados ao modernismo, além de ter incorporado anexos laterais ao longo do tempo (Figura 13). (SOUZA, 2015).



**Figura 13** – Estação Sorocabana

Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal de Presidente Prudente

- *As Vilas Ferroviárias*: totalizando 38 casas, divididas em três núcleos, 31 delas são alienadas aos seus moradores e sete estão em posse da União (SOUZA, 2015). Possuem materialidade predominantemente de madeira e alvenaria, sendo algumas térreas e outras assobradadas.

- *Antigos armazéns ferroviários (ocupados pelo Coletivo Cultural “Galpão Da Lua”)*: Em outubro de 2016, o coletivo ocupou um dos galpões da antiga FEPASA, que há tempos estava sem uso. Os membros, que por falta de recursos saíram de sua antiga sede, precisavam de um local para suas atividades, e assim visaram dar um uso cultural ao edifício público que descumpria sua função social. Importante ressaltar que este ato também representou um posicionamento político.



**Figura 14** – Antigos galpões da Sorocabana  
Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal de Presidente Prudente

Desta forma, buscam democratizar o acesso à cultura ao fornecer espaços para a prática de diversas atividades artísticas, sediando pequenos eventos, e fomentando o debate sobre as políticas culturais da cidade (Figura 15).



**Figura 15** – Encontro sobre Políticas Culturais no Galpão da Lua  
Fonte: Acervo do Coletivo Cultural. 2017.

Contudo, em outubro de 2017 o Galpão da Lua foi lacrado em cumprimento à determinação do Ministério Público (MP) do Estado de São Paulo. Entre as razões constavam o fato de não possuírem autorização da União, nem Auto de

Vistoria do Corpo de Bombeiros. Contudo, por meio da celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) entre o MP e o Coletivo, a reabertura do espaço foi possível, desde que algumas obrigações fossem cumpridas. Desde então, o Galpão da Lua, que está impedido de realizar eventos em seu espaço interno, procura encaminhar as ações e documentos necessários para que se regularize a situação.

### **4.3 A Gestão do Patrimônio**

No caso de Presidente Prudente, uma das dificuldades encontradas sobre seu legado ferroviário são as diversas entidades envolvidas na sua gestão. Além dos bens municipais, grande parte dos imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) foram transferidos para a Secretaria de Patrimônio da União, enquanto os trilhos operacionais são de concessão da R.U.M.O..

Diante destes contratemplos, em 2017, foi sancionada a Lei nº9.435/2017, que autoriza o Município a celebrar convênio com a União, para regularização fundiária, utilização e autorização de obras em imóveis de domínio da União no Município.

Assim, de acordo com a Lei Complementar nº 186/2013, que criou o Sistema Municipal de Cultura, está sob a responsabilidade da Secretaria de Cultura a incumbência de *“planejar e executar políticas públicas para promover a criação, produção, formação, circulação, difusão, preservação da memória cultural e zelar pelo patrimônio artístico, histórico e cultural do Município”* (art. 4º).

Desta forma, uma de suas ações de preservação nos últimos anos foi o projeto *“Corredor Histórico – Presidente Prudente 100 Anos – 1917-2017”*, elaborado conjuntamente com a antiga gestão municipal. O projeto

possuía como objetivo recuperar o patrimônio da área central da cidade, por meio de um percurso que realçasse os bens arquitetônicos e urbanos importantes para a sua memória (Figura 16).



**Figura 16** - Percurso do Corredor Histórico

Fonte: Secretaria de Cultura.

Em dezembro de 2017, a prefeitura também apresentou um projeto urbanístico para a área central da cidade, com enfoque na Praça da Bandeira (Figura 17). O projeto foi realizado por uma comissão criada pelo prefeito para cumprir a sentença da Promotoria de Justiça que determinou a

regularização do “Shopping Popular” (camelódromo), instalado há duas décadas na praça.

O projeto também visa promover uma maior integração da Praça da Bandeira com a Vila Marcondes, aumentando o fluxo de pedestres. As obras, que serão feitas em etapas, incluem a troca da cobertura e da fiação elétrica do Camelódromo, a adequação da passagem subterrânea, a ampliação do Calçadão e a derrubada dos estabelecimentos embaixo do Viaduto Tanel Abbud, para dar espaço a uma praça de alimentação. Ademais, foram estabelecidos critérios para regulamentar o Camelódromo. Além disso, também foi pensada a construção de um boulevard com uma ciclovía e a derrubada do muro paralelo à linha férrea, e um local para prestação de serviços da prefeitura, o “Atende Prudente”. Entretanto, a prefeitura ainda não possui toda a verba para se realizar o projeto, orçada em R\$ 20 milhões.



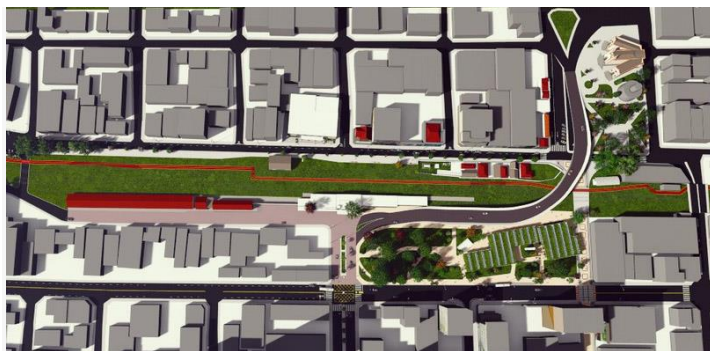


Figura 17 – Projeto de Reformulação do Camelódromo.

Fonte: Prefeitura de Presidente Prudente. Editado pelo autor, 2018.

#### 4.4. Considerações e Questões sobre a Revisão Territorial

De modo geral, as edificações remanescentes do conjunto ferroviário de Presidente Prudente se encontram esparsas ao longo dos antigos trilhos da ferrovia (Figura 18). Nos últimos anos, elas têm sido alvo de vários projetos urbanísticos e de restauro, que ganharam grande publicidade pelas comemorações do centenário. Entretanto, cabe analisar se estas preocupações serão mantidas com a mesma ênfase nos próximos anos.

Se por um lado, algumas propostas de valorização deste patrimônio são pensadas pela gestão municipal, por outro, também há o esforço por determinados grupos envolvidos com o local em debater a validade destas políticas públicas.

Assim, propostas que visem preservar e ativar o conjunto ferroviário de Presidente Prudente não podem se esquecer do papel simbólico da ferrovia – um marco sensível das diferenças e contradições da cidade.

Por fim, a partir da análise do conjunto ferroviário industrial de Presidente Prudente algumas questões são apresentadas:

(1) Para o caso da antiga SANBRA, uma propriedade particular recentemente tombada, quais seriam os critérios para se pensar a sua ativação? O que não poderia ser desconsiderado? Quais seus valores mais importantes como testemunho do passado?

(2) No caso do Coletivo Cultural Galpão da Lua, levanta-se a problemática da função social da arquitetura – diante da importância do trabalho realizado, quais os incentivos e propostas que se poderia pensar para garantir o uso daquele local? Como comprovar o importante papel diante da SPU? E caso o imóvel passe para o município (conforme Lei nº9.435/2017,), como facilitar o diálogo com os gestores municipais?

(3) Quanto ao projeto do camelódromo, que realizará grandes alterações na Praça da Bandeira e na sua relação com a Vila Marcondes, até que ponto estas propostas levariam em conta as reais práticas e necessidades dos usuários do local? Por quais meios foram realizados os estudos que fundamentaram o projeto?







## 4. RECONHECIMENTO DO LOCAL

*“Aqueles que passam por nós não vão sós  
deixam um pouco de si,  
levam um pouco de nós”*

Saint-Exupéry

*Eu já ouvira falar do Galpão da Lua em conversas com amigos. Soubera de eventos que aconteciam no local, entretanto nunca tinha ido conhecê-lo. Durante a semana da arquitetura de 2016, alguns amigos do galpão falaram das dificuldades que enfrentavam para se manter, e que por questões de ordem econômica resolveram ocupar um antigo galpão da malha ferroviária que há anos estava desocupado.*

*Foi meu amigo Victor quem me levou pela primeira vez ao Galpão da Lua. Fiquei surpreso por saber onde era. Nunca havia notado aquela pequena rua sem saída de paralelepípedos, apesar de já ter passado perto dela diversas vezes. A estrutura do galpão se elevava do chão cerca de um metro, por conta das necessidades funcionais da época ferroviária, conservando esta configuração ainda hoje. Um estreito muro o interligava a antiga estação ferroviária, o atual PROCON da cidade. Ficamos observando o movimento que havia lá dentro por uma pequena porta metálica aberta. Sentindo que a atmosfera do local era convidativa subimos a rampa de acesso e entramos. Cumprimentamos algumas pessoas. Estavam comemorando o aniversário de*

*alguém. Sem nos conhecer até nos chamaram para entrar na foto. Como estávamos apenas de passagem naquele dia, logo fomos embora.*

*A primeira vez que fui sozinho, foi em 13 de janeiro. O galpão estava com uma de suas portas abertas e eu entrei. Um rapaz arrumava alguns livros. Conversei com ele brevemente. Ele me contou que haveria uma reunião do coletivo dentro de alguns dias. Retornei no dia marcado e me apresentei como um estudante que gostaria de conhecer a dinâmica daquele local, e ajudar no que fosse possível. Eles foram bem receptivos, “tudo que for para somar nos agradecemos”, um deles me disse.*

*Eu voltaria lá diversas vezes para assistir peças teatrais, rodas de chorinho, além de encontros para debater a política cultural de Prudente, entre outras atividades culturais (Figura 19). Mas entre todas as práticas que ocorriam, seriam as oficinas de maracatu as que mais me atrairiam para lá.*



**Figura 19** – Peças Teatrais do Galpão da Lua  
Fonte: Acervo do Coletivo Cultural Galpão da Lua.  
2016. Editado pelo autor. 2018.

*No dia 16 de janeiro eu fui com mais dois amigos para participar do meu primeiro ensaio de maracatu. Andei com eles pelo galpão enquanto a aula ainda não iniciava. Conversamos sobre como aquele local era raro, principalmente em uma cidade da escala de Prudente. Não demorou a iniciarmos o batuque. Era uma dinâmica interessante: ficávamos em roda e as pessoas ficavam bem à vontade para entrar e pegar*

*algum dos instrumentos. Passamos cerca de duas horas tocando. Na saída do galpão avistamos um belo arco-íris que se formara após a chuva de verão daquela tarde (Figuras 20 e 21). Na semana seguinte eu retornei, e assim continuei a participar das aulas quase toda semana durante o ano de 2017.*

*No decorrer do ano a ocupação sempre foi se modificando. Era composta de dois galpões interligados. Um deles mais ao fundo servia como depósito dos instrumentos e equipamentos musicais, assim como de todo tipo de ferramentas. Era possível observar que as antigas portas que davam acesso aos trilhos haviam sido fechadas com tijolos por quem ocupou o edifício antes deles. Já no galpão principal, de maior comprimento, havia três ambientes: um amplo local onde ocorriam os ensaios e apresentações; uma pequena área de estar com sofás, estantes e mesas com computadores; e encostado na parede frontal, a área da cozinha e dois sanitários. As portas que davam aos trilhos também haviam sido fechadas ali, entretanto, internamente não era perceptível por serem recobertas com argamassa e uma pintura branca.*



Figuras 20 e 21 – Um belo arco-íris após a chuva de verão  
Fonte: Acervo autor. 2017.



Ao longo dos meses, a experiência no local me fez compreender melhor suas dinâmicas, práticas e necessidades cotidianas: observava o movimento daquela rua, que durante o horário comercial servia como estacionamento (Figura 22). Era grande a circulação de automóveis e caminhões da empresa de cimento que ocupava os demais galpões subsequentes. Muitas pessoas passavam por ali, entre jovens e adultos, seja para ir ao trabalho, fazer compras ou ir à escola. Na parte lateral do galpão, ao lado dos trilhos, sempre havia pessoas que ficam descansando ou simplesmente passando a hora sobre a sombra de seu beiral (Figura 23).

Conversei algumas vezes com os vizinhos daquela rua, uma antiga vila ferroviária. Alguns eram ex-ferroviários. De maneira informal, procurei saber como enxergavam aquela ocupação do galpão. As opiniões eram contrastantes - alguns não gostavam por conta do barulho, já outros até assistiam as rodas de chorinho da calçada de suas casas (Figura 24).



Figuras 22, 23 e 24 – Práticas Cotidianas  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*Todavia, os conflitos, hora mais hora menos, persistem até os dias de hoje. Um caso exemplar, diz respeito à derrubada de parte do muro que interligava o galpão à antiga estação ferroviária (Figura 25).*



**Figuras 25 – Derrubada do Muro**  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*Eu já havia notado anteriormente as “pegadas” de pessoas que o pulavam para cortar caminho, pois, caso contrário, teriam que seguir até o final da rua e*

*retornar aquele percurso. O coletivo, que percebeu esta necessidade, fez uma abertura no muro possibilitando a passagem dos pedestres. Além disso, em dias de chuva já presenciei as dificuldades de se cruzar os trilhos pelos caminhos encharcados. (Figura 26).*



**Figuras 26 – Necessidades Cotidianas**  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*Entretanto, inicialmente o coletivo teve problemas com o funcionário responsável pela ferrovia do local. Em seguida, com os vizinhos, que acreditavam ser*

*um erro aquela abertura, pois permitia a passagem dos usuários de drogas. Houve até o relato de roubo em uma das casas. Tudo isso demonstra a dinamicidade daquela área.*

*Minha participação começou a ficar mais constante a partir de março, quando frequentei as reuniões para debater as políticas públicas de cultura da cidade. Em meados de agosto ajudei nas reflexões de um colega que escreveu um texto crítico sobre as dificuldades que encontravam para celebrar contratos com o poder público. Em outubro, continuei as conversas com ele, pensando em realizar um encontro com as entidades relacionadas ao local – como o Poder Público, a empresa de cimento (Cincal) que utiliza dos galpões ao lado, a gestora das linhas de trem (RUMO) e a própria comunidade, com o intuito de debater a sua conjuntura atual.*

*O que poderia ser feito? O que não poderia ser desconsiderado? Eram algumas das questões que pensávamos.*

*Também gostaríamos de produzir um texto sobre a situação daquela área por outros olhos – entre*

*usuários de drogas, moradores de rua, lixo e a deterioração dos edifícios, o problema ali não se solucionaria apenas com o "desenho" de projetos urbanísticos, sendo preciso pensar ações em conjunto com a assistência social, a comunidade, além de políticas públicas voltadas para saúde e segurança, etc.. Caso contrário, só ocorreria uma "higienização" do local, retirando as pessoas que ficavam ali para embelezar a cidade.*

*Contudo, um dia depois de me reunir com o meu colega aconteceu algo inesperado – o Galpão da Lua foi lacrado por uma denúncia do Ministério Público. Houve muito apoio ao coletivo nas redes sociais, e após muita persistência, conseguiram a permissão para entrar novamente no galpão, desde que não realizassem eventos lá dentro.*

*Após estas primeiras explicações de como se deu meus primeiros contatos com o Galpão da Lua, gostaria de compartilhar os relatos das minhas experiências ao longo do ano.*

#### **4.1. Derivas, Sinergias e Vivências.**

*24 de fevereiro, sexta-feira.*

*Neste dia fui realizar uma deriva pelo conjunto ferroviário de Presidente Prudente e observei muitas práticas acontecendo. No entanto, ainda não tinha tão certo “o que olhar”. Apenas anotava tudo o que achava relevante.*

*Passando pela Rua Júlio Tiezzi, observei a ocupação do Galpão da Lua. Eles haviam aberto uma passagem pelo muro no local onde as pessoas costumavam pular para cortar caminho. Naquele dia, eles estavam arrumando a cobertura do galpão. Enquanto um deles subiu em uma escada de madeira, os outros no chão arremessavam as telhas para o alto. Eu até ajudei a carregar algumas.*

*Continuando meu caminho, cheguei ao final da rua e passei por uma porta giratória. Notei os “caminhos dos desejos” que levavam até o Centro Cultural Matarazzo, para onde iria em seguida. Havia duas carcaças de vagões bem deterioradas encostadas ao lado dos trilhos.*

*Um som de violinos ressoava pelo local, partindo de uma das salas. Permaneci pouco tempo por ali, e fui caminhando pela rua ao lado dos trilhos em direção ao IBC.*

*Ao contrário do Matarazzo, havia pouco movimento no IBC. O edifício estava diferente externamente do que me lembrava, pois havia passado por obras de restauro. Não fiquei muito tempo por ali, apenas dei a volta no edifício e passei rapidamente por um pequeno “caminho dos desejos” chegando até uma estreita calçada que levava ao antigo conjunto do SANBRA. Daquela época, restava apenas um antigo galpão de planta retangular e uma chaminé bem alta. Olhando da rua, fiquei receoso de entrar lá sozinho, mas a curiosidade falou mais alto. Primeiramente passei por um buraco no gradil. Com o mato na altura dos joelhos e alguns obstáculos no caminho, tive que tomar cuidado aonde pisava. Havia um antigo muro, derrubado pela metade, que delimitava a frente da construção. Ao lado direito, um condomínio ocupava a área onde o restante do conjunto de edifícios estava construído. O edifício possuía uma aparência triste: sua “pele” branca*

*estava descascando; seus pilares metálicos oxidavam, ganhando uma tonalidade avermelhada; assim com as esquadrias de suas grandes janelas, que já não estavam mais envidraçadas, e das quais escorria uma patina escura, passando a impressão de que a construção chorava. (Figura 27). Ao seu lado uma árvore que parecia saída de um filme de terror. (Figura 28).*



**Figuras 27** – Suas grandes janelas choravam  
Fonte: Acervo autor. 2017.



**Figuras 28** – Uma árvore de filme de terror  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*De toda forma, arrisquei entrar. Havia muito lixo amontado nas beiradas do edifício, assim como pichações e roupas velhas espalhadas por todo lado. Descobri que havia uma pequena casinha escondida atrás do maior edifício e da chaminé. Vi uma mochila e marcas de permanência lá dentro. Achei melhor ir embora para evitar algum desentendimento. Apressado, tomei cuidado para não cair. De repente*

*um barulho atrás de mim – viro assustado e me deparo com um urubu sobre o telhado do edifício. Aliviado, ainda tirei algumas fotos do local e logo sai dali.*

*Na volta passei pela Rua Júlio Tiezzi novamente, e o pessoal do Galpão da Lua já havia tampado a abertura que fizeram mais cedo com uma tábua de madeira.*

### **1° de maio, segunda-feira.**

*Eu havia saído de minha casa era pouco mais das 10 horas da manhã. Peguei um ônibus na frente do Prudenshopping, que passou pela Av. Manoel Goulart até me levar a Praça da Catedral. Os últimos vestígios do ar mais ameno da manhã já haviam se dissipado quando descera.*

*Sendo feriado, havia poucas pessoas caminhando pelo centro da cidade, se comparado com outro dia útil qualquer. O calçadão fechado permitira que eu me atentasse em coisas que normalmente passavam despercebidas pela correria e a grande quantidade de pessoas do dia a dia. Nas diversas vezes que*

*passei por ali, tinha observado as mais diversas praticas: artistas de rua, religiosos, compradores de ouro, vendedores de frutas, pessoas pedindo esmola, além dos próprios consumidores. Estas diversidades, que acompanhavam as sombras que iam mudando ao longo do dia, além daquele contraste do ar quente da calçada com o ar gelado do ar condicionado das lojas, compunham para mim a atmosfera do calçadão.*

*Todavia, naquela pacata quarta-feira, avistei apenas uma senhora que tomava sol, sentada em um dos bancos do calçadão. Sua postura curvada e silenciosa me passou uma sensação de melancolia. Olhando para o outro lado avistei pela primeira vez, entre as travessas do calçadão, a chaminé da antiga SANBRA. Fiquei contente com minha descoberta, e andei até a Praça da Bandeira pensando em como aquele elemento era um marco na vista urbana.*

*Atravessei a Av. Brasil e cheguei ao camelódromo. A calma fazia parecer que era um domingo. Apenas algumas pessoas, aparentemente moradores de rua,*

*permaneciam por ali. Cruzei a praça da bandeira e subi por um caminho ao lado do parquinho.*

*Passei em seguida pela antiga estação ferroviária, onde se iniciava Av. Washington Luiz, indo em direção ao Galpão da Lua, onde faria minha primeira parada. Já era quase meio dia. Agora a abertura no muro já estava bem maior. Havia um amontado de tijolos com o emblema da EFS (Estrada de Ferro Sorocabana). Sentei-me em um banco improvisado, na sombra do antigo galpão. Tirei fotografias, realizei alguns croquis. Um rapaz passou por mim e me perguntou o que fazia. Respondi que só estava desenhando, ele acenou e seguiu seu caminho pelos trilhos.*

*Eu iria vê-lo novamente quando me arrisquei a passar pela primeira vez em baixo do viaduto. Estava com medo, pois sabia que poderia não ser seguro – além de estar sozinho, aquele era um local escondido dos olhares das pessoas. Entretanto, não me fizeram nada, apenas me perguntaram se estava só de passagem. Segui sem olhar pra trás. O local tinha muito lixo que se arrastava por muitos metros*

*adiante. Chegando à próxima passarela subi um caminho de terra, pulei o guarda-corpo e cheguei à rua.*

*Segui então em direção ao Matarazzo, pensando sobre como o viaduto é um referência importante – um marco na área central, ligando os dois lados da cidade cortados pelos trilhos. Uma obra realizada em um período onde a preocupação com o transporte automotivo ganhava notoriedade. Entretanto, sendo uma obra imposta, sob ele surgia diversas presenças.*

*É bem notável uma diferença no ritmo da vida cotidiana entre os dois lados da cidade. Na zona leste, as ruas perpendiculares aos trilhos abrem grandes vistas para a área rural (Figura 29), oposto à vista da zona oeste, na qual altos edifícios são construídos.*

*Chegando ao Matarazzo, havia quase nenhum movimento com exceção do segurança do local e algumas pessoas que cortavam caminho pelo grande portão que se mantém sempre aberto. Nesta altura, o calor já era grande, bebi um pouco de água e usei o sanitário. Permaneci algum tempo no*

*quiosque do pátio interno, aproveitando sua sombra e o apoio da pia para fazer alguns desenhos.*



**Figura 29** – Vista da zona leste  
Fonte: Acervo do autor, 2017.

*Segui caminho pela Rua Quintino Bocaiuva, e notei uma perspectiva muito interessante da igreja da Vila Marcondes. Até chegar ao IBC fui refletindo sobre o método fenomenológico... sobre a deriva... O calor e a fome me faziam questionar se aquilo estava certo – tinha dúvidas se não era ingenuidade, se tudo aquilo me levaria para algum projeto, ou a respostas aos problemas da cidade.*

*Sentei-me no gramado do IBC, sob uma árvore. Comi uma fruta e um pacote de bolachas e procurei fazer mais alguns croquis. Naquele dia de feriado, aquele local não parecia tão diferente. Na realidade, apenas quando há grandes eventos que ele aparenta ser movimentado – nestes dias todo o seu estacionamento e os terrenos vagos ao seu redor ficam cheios.*

*Naquele momento a expectativa do início do dia já havia se transformado em tédio... Demoraria algum tempo ainda para compreender que o processo não era linear, e, que muitas vezes, não se trata de resolver um problema, mas de levar a uma reflexão. Se este método me ensinou uma coisa, foi que não controlamos todas as variáveis, a realidade é muito mais complexa do que imaginamos.*

*Ao chegar ao SANBRA percebi que havia tijolos de concreto empilhados em sua entrada, assim como escavações para fundação do restante do muro que havia caído. Não sabia se a decisão por fechar o local era uma decisão temporária, ou se o poder público ou a iniciativa privada pensavam em alguma*



*proposta para o local. A grande árvore ao lado chamou minha atenção, havia alguns enfeites pendurados sobre ela. Entrei, e me deparei com uma pessoa dormindo na porta do edifício. Com cuidado para não acordá-la resolvi sair do local. Na saída vi um senhor do outro lado da rua que parecia admirar a vista do local (Figura 30). Conversei brevemente com ele, perguntando se sempre ia ali, e ele me respondeu que sim, que achava bonito, assim como a chaminé do edifício. Ele tinha a opinião de que se deveria proteger o edifício antigo, mas os trilhos, por outro lado, deveriam ser retirados.*



**Figuras 30** – Vista a partir da SANBRA  
Fonte: Adriano Kirihara, 2017. Editado pelo autor, 2018

*Durante a nossa conversa notei um homem que entrou no gramado dos trilhos com um tripé e uma câmera fotográfica. Fiquei observando-o enquanto se arrumava para tirar uma foto. Despedi-me do senhor e fui até ele. O homem me disse que fazia tempo que queria tirar uma foto do edifício da antiga SANBRA. Enquanto ele regulava a câmera fomos conversando sobre fotografia. Logo seu irmão chegou para ajudar. Por fim, antes de ir embora peguei o contato dele para ver a foto depois (Figura 31).*



**Figuras 31** – Vista da SANBRA  
Fonte: Adriano Kirihara, 2017. Editado pelo autor, 2018.

*Fiquei mais aliviado após estes encontros, com a sensação que o trabalho havia rendido um pouco. Quando se está imerso na realidade do local, não se sabe da importância de observar o cotidiano, o “tempo” do local, e as marcas que as pessoas deixam por ali.*

#### **24 de maio, quarta-feira.**

*No dia 24 de maio fui realizar um trabalho de campo junto com o grupo de pesquisa NEPP. Estávamos em aproximadamente 10 pessoas, sendo dois professores, Hélio e Márcio. A priori, tínhamos um sentido principal (Matarazzo, IBC, SANBRA), mas na medida do possível iríamos tentar nos “deixar levar pelas solicitações do terreno”.*

*Paramos os carros na Rua Júlio Tiezzi, em frente ao Galpão da Lua. De início, foi um pouco difícil de estacionar, havia muitos carros, certamente por não ser cobrada “zona azul” naquele trecho. Começamos então o circuito observando primeiramente algumas das casas ferroviárias térreas que se encontram naquela rua. Em seguida, cruzamos a linha férrea, por um “caminho do desejo”, avistando o viaduto e*

*algumas pessoas sob a projeção de sua sombra. Passando por uma porta metálica amarela, chegamos à rua separada da linha férrea por um extenso muro de tijolos.*

*Naquele momento eu ainda pensava que a única utilidade do muro era a de proteção, mas que havia se perdido quando os trens pararam de passar pela cidade. Acreditava que seria melhor, visualmente e para os fluxos dos pedestres, que o retirassem totalmente. Havia algumas aberturas naquele muro, pelas quais era possível ver o conjunto dos galpões do outro lado da linha.*

*Após alguns minutos caminhando chegamos à quadra do Centro Cultural Matarazzo. Em sua rua lateral, havia pessoas grafitando paredes. Fomos conversar com eles e descobrimos que era uma oficina de grafite. Pegamos o contato do professor, e logo adentramos ao pátio dos edifícios. Havia muitas pessoas, nunca tinha visto o local assim. Era período de aula nas escolas de música que ocupavam um dos lados do conjunto de edifícios. Os pais esperavam seus filhos sentados nos bancos de*

concreto, aproveitando a sombra do sol ameno do outono. Do outro lado do pátio, onde há a secretaria de Cultura, também havia muita circulação de pessoas – algumas participavam de uma reunião, outras utilizam os computadores de acesso gratuito, e havia também aquelas que olhavam a exposição de quadros. Sabíamos que todo o local havia passado por obras de restauro, e fomos reparando nas diferenças e semelhanças entre os dois lados do Matarazzo.

Ao passarmos pelo grande portão do Matarazzo, observamos como aquele era um elemento muito significativo como símbolo de união entre os lados da cidade tão distintos. Entretanto, o professor Hélio fez uma ressalva se aquilo não levava apenas a uma sensação de passagem do que permanência.

Estando na Rua Quintino Bocaiuva, percebemos vários edifícios antigos, além de comércios como padaria, açougue, bares, postos de gasolina e também serviços automotivos.

Chegando à rotatória que interliga as áreas do IBC e do Matarazzo, a vista para o centro da cidade se

abre, acentuando-se a diferença entre os lados da cidade (Figura 32). A partir dali já era possível perceber o IBC e a chaminé da SANBRA.



**Figuras 32** – Vista do centro da cidade  
Fonte: Acervo autor. 2017.

Neste momento, decidimos “tirar no palitinho” quem faria um percurso vendado. As sorteadas foram T. e a M.. Eu acompanhei a M. gravando o áudio do que ela percebia. Passamos primeiramente por um pequeno bosque, onde as folhagens deixavam ora sim ora não os raios do sol incidirem diretamente sobre a gente. Era um local muito charmoso (Figura 33).



**Figuras 33** – O bosque charmoso  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*O mais interessante foi que ela percebeu a atmosfera diferente ao entrarmos no IBC. Provavelmente pelo cheiro da enorme estrutura de madeira. A luz difusa que entrava pelos sheds e o som, que ecoa nossos passos e abafava os ruídos do exterior, também compunham a atmosfera do local. Caminhando ao lado dela por dentro do edifício, levei-a a tocar nas vedações metálicas e na estrutura*

*de madeira empoeirada. Achei curioso ela comentar que sentia uma sensação de vazio lá dentro. Naquele momento comecei a entender o IBC como um grande pulmão – a estrutura de madeira seria a caixa torácica e os condutores de ar mostravam a sua respiração. Quando saímos, M. comentou que sentiu uma sensação de “paz”, talvez pelo alívio de sair daquela “atmosfera pesada”, que após certo tempo se tornava sufocante. Ela tomou um susto quando tirou a venda na parte externa e viu os tijolos de revestimento. Ela ainda não tinha visto o IBC após a obra de restauro.*

*Em sequência fomos até o SANBRA, agora o professor Márcio estava vendado. O muro que na última deriva estava sendo construído, já havia sido terminado. Ficamos alguns minutos pensando sobre o que faríamos e resolvemos pulá-lo! Usamos de paletes que estavam encostados como escada. Foi engraçado. O pessoal do grupo percebeu a apropriação do local, toda sujeira e lixo reciclável. Após alguns momentos admirando aquela antiga estrutura em deterioração, nós fizemos o caminho de volta.*

*Passamos por uma grande área atrás do IBC, com galpões e casas antigas. Um dos galpões era usado como local para festas. Havia uma placa dizendo que estavam vendendo lotes daquela gleba. Então tudo aquilo é uma área particular! Em seguida vimos uma vila ferroviária de sobrados. “Muito lindinha” – comentou uma das meninas. Uma senhora que nos abordou disse que ainda havia moradores antigos naquelas casas.*

*Logo em seguida chegamos aos diversos caminhos dos desejos que cruzam os trilhos na frente do Matarazzo. Havia dois catadores de lixo e uma quantidade de reciclável tão grande que tivemos que desviar nosso caminho. Resolvemos ir até o viaduto pela rua do muro. No caminho havia mais algumas casas ferroviárias. Ao chegar ao viaduto ficamos observando a ocupação e a circulação de pessoas que havia por ali, tomando cuidado para não sermos mal interpretados (Figura 34). Em seguida passamos pela passagem subterrânea, chegando ao camelódromo. Dalí, nós voltamos ao ponto de partida no Galpão da Lua.*



**Figuras 34** – Presenças no viaduto  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*Eu já havia comentado com o pessoal do galpão que passaríamos por ali. O J. nos esperava lá dentro. Todo o grupo entrou no galpão, estava bem escuro. Depois que abriram as portas o ambiente se clareou e aqueles que não conheciam o espaço puderam compreendê-lo melhor. Percebi que após duas horas de trabalho de campo alguns se esforçavam para prestar atenção. De todo modo, foi uma boa experiência (Figura 35). Ao final, fomos embora.*



Figuras 35 – Deriva realizada com o grupo de pesquisa  
 Fonte: Acervo autor. 2017.

*16 de junho, sexta-feira.*

*Neste dia, decidi caminhar pelos trilhos buscando identificar os mais diversos tipos de usos dentro do recorte estudado. Ao chegar à Av. Brasil, desci por uma rua curva que corta a linha férrea. Por sorte a grama tinha sido cortada, o que facilitou muito minha caminhada. Inicialmente, notei que os edifícios da avenida dão as costas para os trilhos por uma longa extensão a sua esquerda. Como a implantação da linha segue constantemente a mesma curva de nível, após alguns metros um pequeno declive começa a se formar a sua direita, chegando até a alguns metros de altura, onde árvores de médio porte e apropriações de moradores dos arredores começam a aparecer.*

*Durante a caminhada, percebi marcas de queimadas e vários tipos de lixo jogados ao relento. O caminho segue sem muitas novidades até o cruzamento com a Av. Manoel Goulart, onde uma passagem em nível interrompe a extensa “muralha”, permitindo que a luz amarela alaranjada daquela tarde de inverno iluminasse os trilhos. Do outro lado, as árvores dão lugar a uma pacata e pitoresca vista da zona leste.*

*Passei pelo último acesso de pedestres e a partir dali ambos os lados possuíam muros, formando um corredor, e aumentando a sensação de insegurança. Um pouco adiante cheguei a uma passarela de pedestres – a quantidade de lixo jogado ali era ainda maior. Avisto uma movimentação embaixo do viaduto, logo em frente. Enquanto tirava algumas fotografias de um edifício ferroviário bem deteriorado ao lado dos trilhos e percebo que aquelas pessoas sob o viaduto fazem sinal para mim. Evidentemente tinha que conversar com eles se quisesse continuar com meu objetivo. Para mostrar que não demonstrava perigo fiz um sinal com a mão e caminhei até eles.*

*Cumprimentei alguns meninos que estavam ali. Expliquei que era estudante e só estava realizando um trabalho da faculdade, conversando com as pessoas que encontrava pelos trilhos. Perguntei sobre os usos dali ou se havia algum morador. Responderam-me que ninguém morava ali e que eles iam mais para passar o tempo. A movimentação de pessoas era constante. Em um momento chegou um rapaz com um canivete cortando um pedaço de*

*couro. Fiquei receoso por um instante. Em seguida, os meninos me levaram até outras pessoas que estavam encostadas em um dos pilares do viaduto, as quais já não me deram muita bola. Um dos homens parecia mais preocupado em observar a movimentação na rua. Outro, aparentemente sobre efeito de drogas, agachava-se e levantava-se como se estivesse em um transe, sem se quer me notar. Um terceiro aceitou falar comigo. Expliquei meu trabalho, mas antes que pudesse conversar ele teve que sair.*

*Alguns passos dali havia outras pessoas sentadas, entretanto todas com um olhar baixo e um ar pesado. Apenas um rapaz parecia em condições de conversar. Ele me disse que ia até lá usar drogas. Que mesmo sendo de uma família com boas condições financeiras ele era “tranqueira” e permanecia naquela vida. Foi então que me perguntou se eu já tinha visto uma pedra de craque. Respondi que não. Ele me mostrou então uma pedra cor chocolate, lisa e com um brilho peculiar. Peguei-a na mão. Neste momento percebi o quão fácil era entrar “naquela vida”. Devolvi para ele a pedra e ele*

*me indagou se eu sabia como usava. Respondi que não, novamente. Ele tirou um cachimbo, cortou um pequeno pedaço daquela pedra e ascendeu um isqueiro. Quase instantaneamente a pedra desapareceu. Ele parou de falar por alguns segundos. Uma vontade de chorar me envolveu naquele instante... respirei fundo e procurei ficar calmo. Logo ele voltou a conversar. Contou-me que a pedra era como um óleo. Um pouco atordoado me despedi e segui depressa até a passagem no muro que o pessoal do Galpão da Lua havia feito. Ali me sentia mais seguro. Sentei-me e respirei um pouco. Havia sido uma experiência intensa.*

*Já estava quase anoitecendo, não podia descansar por muito tempo se quisesse chegar até ao SANBRA ainda com clareza. Voltei a caminhar. Atrás de mim algumas crianças começaram a empinar pipas, a grama cortada favoreceu tal uso. Logo que alcancei o Matarazzo, encontrei um senhor que recolhia e vendia lixo reciclável. Uma quantidade enorme de garrafas plásticas, latinhas de alumínio e papelão estavam ali. Ele contou que passou a vida fazendo aquilo e conseguiu criar as filhas assim. Ele passou*



*três anos trabalhando na construção civil e nas obras daquele condomínio ao lado do SANBRA, mas que há um ano ficou desempregado e voltou a recolher reciclados. Ele passava a madrugada trabalhando e mal dormia para conseguir pagar o aluguel e ajudar a filha e o netinho. Desejei boa sorte, me despedi e o deixei continuar seu trabalho.*

*Durante a conversa, percebi alguns meninos subindo em um vagão abandonado que ficava ali ao lado. Ao descerem do vagão, seguiram o caminho pelos trilhos. Permaneci atrás deles, observando-os. A grama cortada também possibilitou que aquele percurso fosse possível. Além disso, pude compreender melhor aquele espaço, delimitado de um lado por uma série de pequenas ruas perpendiculares, entre as quais a da vila ferroviária de sobrados, e de outro por um muro contínuo sobre o qual há a proposta de ser inteiro grafitado, permitindo uma entrada mais “artística” até o Matarazzo. Havia outras pessoas que faziam caminhada na rua lateral, além de um pequeno comércio com placas espalhadas sobre venda de ovos. Logo cheguei à rotatória – este é o único*

*intervalo no qual uma via separa todo o conjunto ferroviário da cidade. A circulação ali é um pouco difícil, além da passagem de pedestres não ser favorecida.*

*Atravessando a rotatória, deparei-me com dois senhores que cuidavam de uma horta ao lado dos trilhos. Já havia notado aquela apropriação antes, e estava curioso para saber quem eram os responsáveis. Seu José e Seu Antônio moram nas proximidades, e há cerca de dois anos cultivam a horta nas horas de folga. “Para mim é um prazer” disse-me um deles, “faço isso para não ficar parado”, completou.*

*O sol já havia se posto quando passei pelo IBC. O tom avermelhado do céu refletia sobre os trilhos, destacando-os em meio à escuridão que se formava (Figura 36). O tempo esfriava e os insetos começaram a cantar. Continuei o caminho e logo cheguei ao SANBRA. Como já havia escurecido, e não percebia mais nenhum uso pelos trilhos, resolvi então voltar para casa.*



**Figuras 36** – O tom avermelhado sobre os trilhos.  
Fonte: Acervo autor. 2017.

**17 de junho, sábado.**

No dia seguinte, retornei a área central para tirar mais algumas fotografias, aproveitando a carona de carro do Victor. Ele também me emprestou a câmera semiprofissional dele. Primeiramente queria tirar algumas fotos da Praça da Bandeira. Como não havia vagas no sentido que estávamos da Av. Brasil, ele me deixou descer enquanto dava a volta para estacionar. Entretanto, em questões de segundos, ao pisar na praça com aquela câmera no pescoço e os

moradores de rua começaram a gritar para mim. Precisei ir conversar com calma com eles, explicando que era estudante e minha intenção não era fotografá-los – “abaixa essa câmera!”, uma mulher gritou para mim ao tentar me aproximar. Nesta confusão um homem grita bem ao fundo, atrás das cabines do camelódromo, me chamando para conversar. Achei perigoso, e continuei explicando o que estava fazendo para aqueles próximos de mim. Quando percebi o homem já estava bem perto, e para minha surpresa era o mesmo que eu havia começado a conversar no dia anterior embaixo do viaduto. Foi um alívio! Todos o conheciam e como ele sabia que eu era estudante me ajudou a acalmar a situação. Ele sentou ao meu lado e explicou que aquela era uma área complicada e que eu não poderia chegar lá para tirar fotos sem falar com ninguém – “As pessoas podem te machucar por nada”. Neste momento o Victor já havia chego e fomos embora dali.

**2 de agosto, quarta-feira.**

Recebi uma mensagem do Victor naquela tarde. Um convite para ir ao Galpão da Lua ouvir uma roda de

*chorinho junto com o Rafa. Saímos por volta das 20h. Ao passar pela Praça da Bandeira, vi apenas um carro da polícia e nenhum morador de rua. Ao adentrarmos no Galpão aproximadamente dez pessoas formavam uma roda, sentadas em cadeiras de plástico. Alguns tocavam seus instrumentos de corda ou pandeiros. Um colega que tocava fez sinal para sentarmos. Pegamos cadeiras e ampliamos a roda. Sentia-me bem à vontade, entre amigos e pessoas convidativas. Entre uma música e outra, sorrisos e deboches eram lançados por aqueles que tocavam.*

*Fazia um tempo fresco, não muito frio, mas o suficiente para ter ido de calça. Um cheiro de cigarro vinha de alguém que fumava na porta. Chegam mais dois rapazes, um deles senta no sofá, outro começa a fazer malabares. Atrás de mim três mulheres conversavam, uma delas segurava um bebê.*

*A concentração dos músicos aumenta e o ritmo acelera (Figura 37).*

*O galpão de planta retangular tinha em seu chão de cimento queimado as marcas do desgaste do tempo.*

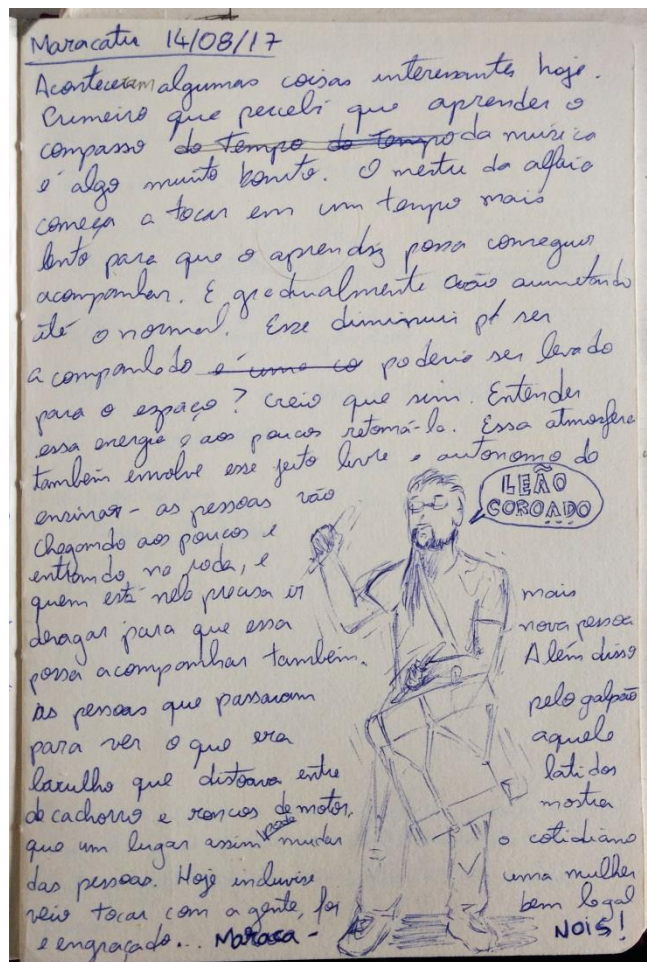
*As paredes espessas de alvenaria e as duas águas de telhas de barro davam a sua forma externa. Internamente era pintado de branco, decorado com fotografias, quadros, painéis e grafites. A estrutura de madeira da cobertura era recoberta com uma camada de poeira de cor esbranquiçada. Sua tesoura de montante único sustentava os três pontos de luz do local, e apoiava-se diretamente nas paredes. Passamos cerca de uma hora muito prazerosa ouvindo a música e conversando. Mas, com o tardar da hora, voltamos para casa.*



*Figuras 37 – Croqui realizado no local  
Fonte: Acervo autor. 2017.*

14 de agosto, segunda-feira.

Aconteceram algumas coisas interessantes no ensaio de hoje do maracatu. Primeiro, percebi que aprender o compasso da música é algo muito bonito. O mestre começa a tocar em um ritmo mais lento, para que o aprendiz possa conseguir acompanhar. E gradualmente vai aumentando até o normal. Esse ato de “diminuir para ser acompanhado” poderia ser levado para o espaço? Creio que sim. Entender essa energia e aos poucos retomá-la. Essa atmosfera também envolve esse jeito livre e autônomo de ensinar – as pessoas vão chegando aos poucos e entrando na roda, e quem está nela precisa ir mais devagar para que essa nova pessoa possa acompanhar também. Além disso, aqueles que passavam pelo galpão paravam para ver o que era aquele barulho que destoava entre os latidos de cachorros e roncões de motor. Isso mostra que um lugar assim pode mudar o cotidiano das pessoas. Hoje, inclusive, uma mulher veio tocar conosco. Ela era bem animada. Foi bem divertido e engraçado... Maraca-Nóis! (Figura 38).



Figuras 38 – Anotações feitas no ensaio  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*28 de agosto, segunda-feira.*

*Neste dia, logo que cheguei de ônibus na Praça da Catedral recebi uma mensagem do Raphael que havia visto uma notícia de uma operação policial na frente do camelódromo. Fui correndo para lá, mas já havia terminado. Perguntei ao dono da banca de jornal se ele sabia o que havia se passado, mas ele disse que não tinha visto nada. Aproveitei para perguntar sobre a relação com os moradores de rua e ele respondeu que nunca teve problemas, mas não gostava do mau cheiro de urina que eles deixavam.*

*Em seguida, saí da banca de jornal e encontrei algumas pessoas fazendo artesanato. Fiquei quase duas horas conversando com um senhor que viveu 24 anos na África do Sul. Ele era judeu, mas não mais praticante. Conversamos sobre religião, sobre o papel de ser pai, entre outras coisas. Ele disse que o pai dele que o ensinou artesanato quando pequeno. Houve algumas interrupções na nossa conversa, quando apareciam possíveis compradores, ou amigos. Entre eles, uma senhora que procurava cordões para seu artesanato com folhas secas do sertão. Ela me deu duas de presente. Depois um*

*morador de rua, velho e com aparência mal cuidada, passou lá e conversou rapidamente com o artesão. Eu já o tinha visto outras vezes por ali. O mais curioso foi ele mostrar que tinha dinheiro guardado e deixar um sabonete para uma mulher que estava ali ao lado. Ficamos sentados todo esse tempo, embaixo da sombra de uma árvore. Estava muito calor.*

*Então, fui atrás de comer algo. Os colegas do artesanato me recomendaram uma box que tinha molho verde, mas não a encontrei. Então parei em outra que vendia espetinhos. Lá conheci o “Zé do Churrasco”. Perguntei da relação com os moradores de rua e ele me disse que era boa, desde que se tratada com respeito. Por alguma razão começamos a conversar sobre as árvores na frente da box dele, e descobri que foi ele que as plantou há 15 anos – “o que se planta é o que se colhe” – me disse. Hoje as árvores são altas e com uma sombra agradável (Figura 39)l. Como ele percebeu que eu estava interessado em conversar, começou a me mostrar álbuns de fotos. Em um deles, havia registros de quando começara a trabalhar no camelódromo, há*

mais de vinte anos. Naquela época, não havia tratamento de esgoto, nem banheiros. Antes de ir embora, subiram dois policiais armados da passagem subterrânea, e logo apareceu uma viatura da polícia. O “clima” da Praça da Bandeira estava realmente quente aquele dia.



Figuras 39 – “O que se planta é o que se colhe”  
Fonte: Acervo autor. 2017.

Com sede, atravessei a passagem subterrânea para ir até a uma sorveteria. Todo aquele local estava mais vazio do que de costume.

Passei mais algumas horas caminhando. Em determinado momento, ao passar novamente pela Praça da Bandeira, vi um pai empurrando a filha no balanço do parquinho. Fiquei curioso e fui conversar com ele. Descobri que trabalhava no camelódromo há 16 anos. Ele disse que a serviço de sua igreja levava comida e água para os moradores de rua, e que outras igrejas até cortavam os cabelos deles (Figura 40).



Figuras 40 – O pai e sua filha  
Fonte: Acervo autor. 2017.

*Como faltava algum tempo ainda para começar a oficina de maracatu, resolvi ir conhecer o Sindicato dos Ferroviários, na Rua Quintino Bocaiuva. Passando pela ferrovia, vi um funcionário da RUMO, em uma construção do outro lado da linha. Era o mesmo que havia discutido com o pessoal do Galpão da Lua sobre a abertura do muro. Ele era o último funcionário ferroviário por ali. Trabalhava há mais de 30 anos, desde a época da FEPASA! Eu pedi mais informações, mas ele disse que eu precisava entrar em contato com seu supervisor primeiro.*

*Quando terminei de falar com ele, vi que já se aglomeravam novas pessoas embaixo no viaduto (Figura 41). Resolvi tirar uma foto como registro. Péssima ideia! Parece que não fui muito discreto e gritaram para mim. Sem pensar duas vezes subi a pequena escada, fechei a porta metálica amarela e corri para me esconder no Matarazzo. Fiquei em dúvida se ia embora ou se seguia o trabalho de campo. Resolvi continuar para ir até o Sindicato dos Ferroviários. Lá conversei com um senhor que me passou o contato do Diretor do Sindicato, assim como do Diretor da Associação dos Ferroviários. Por*

*fim, resolvi ir até o Galpão da Lua, cruzando a linha férrea na altura do Matarazzo.*

*Estava com medo e falei com o pessoal do Galpão sobre o que aconteceu. Resolvi voltar para casa pela Av. Washington Luiz para não correr mais riscos. Ainda trombei com o rapaz da box 97 de novo. Conte rapidamente o que aconteceu, ele disse para não me preocupar, que era preciso saber conversar.*



**Figuras 41** – Aglomeração sob o viaduto  
Fonte: Acervo autor. 2017.

26 de agosto, sábado.

Neste dia, fui com o Raphael até o conjunto ferroviário de bicicleta. Subimos toda a Av. Washington Luiz em vinte minutos. Ao chegar, ficamos sentados na escadaria da antiga estação ferroviária observando o movimento. Já era quase 18h e o camelódromo estava fechado. Na Praça da Bandeira havia apenas moradores de rua. De repente, vários carros da policia passaram correndo pela Av. Brasil e viraram na Washington. Pouco depois, um menino que trabalhava como flanelinha senta ao nosso lado para conversar. Após ele ir embora, andamos com as bicicletas até o outro lado da linha.

Apoiados em um muro de arrimo, ao lado de onde o último ferroviário trabalhava, permanecemos cerca de meia hora por lá, o suficiente para escurecer. Apenas uma pessoa cruzou o local, era um segurança do PROCON. Conversamos com ele e também com a segurança que fazia o expediente antes dele. Perguntamos sobre a relação com os usuários de drogas do local e ambos disseram que

salvo um ou outro acontecimento esporádico, nunca tiveram grandes problemas.

Na parte de trás do Galpão da Lua, na penumbra de sua cobertura, um homem fumava craque. Estava bem escuro, apenas dava para percebê-lo quando ascendia o isqueiro e um ponto de luz surgia. Este movimento de ascender e apagar me lembrou dos vagalumes que admirava quando era criança. Todavia, na infância aquele brilho era vida, enquanto este, a morte (Figura 42).



**Figuras 42** – O brilho da morte  
Fonte: Acervo autor. 2017.



*Depois disso, ficamos debatendo sobre como era diferente os usos na área central após o horário comercial. Observando o movimento embaixo do viaduto notamos como a forma daquela estrutura também favorece sua apropriação. Eles são invisíveis para maioria dos pedestres e ainda mais para os motoristas que passam sobre eles. Entretanto, praticamente todas as pessoas sabem daquele uso. Se ainda estavam ali, em um local tão central, provavelmente e porque ainda não se tinha planos para aquela área. Entretanto, pelas notícias que circulavam, a presença da polícia estava sendo mais constante.*

*Após estas ideias, e a fome apertando, fomos para a feira da Av. Manoel Goulart jantar um saboroso pastel.*

#### **19 de outubro, quinta-feira.**

*Nesta semana, ensaiaríamos duas vezes porque faríamos uma apresentação em um lar de idosos, no qual uma integrante do grupo trabalhava. Entretanto, por um mal entendido, o grupo errou o dia do ensaio e somente eu e mais um integrante aparecemos.*

*Para não perder a ida até lá, resolver tocar um pouco. Como o galpão havia sido lacrado, levamos as alfaias até a frente do edifício, onde o muro havia sido derrubado. Foi uma experiência diferente tocar ali, pois o som não era tão abafado quanto dentro do galpão. Era possível escutar o eco dos tambores reverberando pela zona leste. Fiquei curioso para saber até onde era possível nos ouvir. Assim, para todos que passavam por nós, perguntávamos desde onde nos ouviam. Ao final descobrimos que do viaduto ao Matarazzo nossa presença ressoava. Percebi então, que esta também era a distancia de influencia do galpão.*

#### **21 de outubro, sábado.**

*Depois de vários meses combinando de ir até o conjunto ferroviário com a Natalia, finalmente conseguimos combinar um dia para caminharmos juntos por ali. Ela chegaria de tarde, e marcamos de nos encontrar no Galpão da Lua. Eu cheguei antes e fiquei ajudando a preparar a confecção de alfaias do grupo de maracatu. Logo que ela chegou, saímos.*

Atravessamos a passagem do muro e ficamos em dúvida se iríamos pelo sentido do viaduto ou do Matarazzo. Havia algumas pessoas sob o viaduto, e um pouco receosos, decidimos primeiramente seguir no sentido contrário. Fomos observando os galpões ferroviários e ao chegarmos perto do Matarazzo encontramos um carro da polícia e um policial nos trilhos, que observava atentamente a movimentação na direção de onde viemos. Ele nos perguntou o que fazíamos e respondemos que éramos estudantes de arquitetura. Ele notou que estávamos com celulares na mão, e nos alertou para não passarmos embaixo do viaduto, pois era perigoso sermos roubados. Neste momento as últimas dúvidas sobre passar por ali se esvaeceram. Decidimos então ir pela rua lateral separada dos trilhos pelo muro. Ao chegarmos próximo do viaduto, resolvemos comprar um sorvete e sentar para observar a dinâmica do local. Havia muitas presenças distintas: famílias e transeuntes que desciam e subiam a passagem subterrânea; moradores de rua; além de um brechó, uma tenda de frutas e um pouco adiante um ponto de ônibus. Os trilhos eram separados por um pequeno muro

naquele trecho, o qual portava marcas de escalada. Também vimos algumas pessoas pulando e indo se encontrar com outras sob o viaduto.

Depois de uns vinte minutos observando, resolvemos voltar para nosso ponto de partida caminhando sobre o viaduto. Apesar de não existir uma passagem de pedestres, possui quatro faixas de circulação de carros largas o suficiente para não corrermos riscos de sofrer um acidente. Apoiando nos postes de iluminação conseguimos enxergar por cima do guarda corpo. A vista ali é bem interessante, permitindo comparar os dois lados da cidade.

Saindo do viaduto nos despedimos. Voltei para a confecção de alfaias passando o resto da tarde por ali.

### **1º de novembro, quarta-feira.**

Neste dia, fui participar de um trabalho de campo no conjunto ferroviário juntamente com a turma do 4º ano. O ponto de encontro foi a antiga estação ferroviária às 8h da manhã. Após as considerações iniciais dos professores saímos para caminhar. Como já havia feito isso diversas vezes, minha intenção era

mais acompanhar os alunos, e perceber se eu deixava de notar algum ponto importante. Segui no sentido do viaduto com mais dois alunos, S. e E.. Estava um pouco receoso de passar ali novamente por tudo que já havia acontecido, mas aparentemente só havia duas mulheres sentadas em um canto, sem demonstrar interesse em nós. Meus colegas ficaram surpresos com a quantidade de lixo acumulado por ali. Seguindo o caminho, encontramos um usuário de drogas. Conversamos com ele. Fazia 28 anos que era usuário. “A polícia sabe quem é usuário pelas mãos” – disse ele estendendo as suas machucadas e calejadas e comparando com as minhas. Ficamos caminhando por mais de uma hora, até chegarmos à Praça da Bandeira. Ali, encontramos outros alunos. Havia moradores de rua encostados em uma parede. Fomos conversar com eles. Apenas um se deu ao trabalho de falar conosco. Chamado J., era de Alvares Machado. Comentou que estava viciado há cinco anos, e já passou por 26 internações. Ele não gosta de ser chamado de “morador de rua”, mas “em situação de rua”. Talvez pela esperança de que seja

somente uma fase. Ele mora na verdade no hotel em frente à praça, o mesmo que a polícia tinha feito a operação há alguns meses. A conversa com ele foi interessante, pois ele parecia bem sensato em seus comentários “o que vocês estão fazendo parece mais serviço de assistência social do que de arquitetura”. Conversamos sobre que tipo de melhorias poderia haver naquela praça, mas concordamos que ao atrair mais pessoas eles provavelmente se sentiriam pressionados a sair dali. Pareceu-nos que eles mesmos não têm grandes exigências quanto as suas necessidades. “Para o usuário, qualquer cantinho mais escuro já serve”, ele nos disse. Muitas vezes se aglomeram para se sentir mais seguros também. Agradecemos pela atenção dele, e debatemos entre nós o quão complicado e contraditório era aquela situação – melhorar a infraestrutura do local e expulsá-los? Isso não resolve os problemas daquelas pessoas, que apenas vão se deslocar para outro local. Este parece ser um problema que se estende para além dos domínios do desenho de arquitetura.

### **13 de novembro, segunda-feira.**

Neste dia, tive uma surpresa ao chegar ao galpão. Do outro lado da linha parte do muro havia sido derrubado. Pensei se a ideia do boulevard do prefeito estaria sendo posta em prática. Mas aquilo não fazia muito sentido começar com apenas um buraco no meio do extenso muro. Ainda pensativo, entrei no galpão para o ensaio. Aquele dia nós ficamos até mais tarde, pois depois do ensaio debatemos sobre a possibilidade da vinda de um professor de maracatu que havia passado anos no Recife e agora estava em São Paulo. Resolvemos o chamar para o início de dezembro. Na ida para casa, passando pela Praça da Bandeira, notei que havia uma movimentação. Várias pessoas estavam oferecendo o que parecia ser um serviço social com cortes de cabelo, banhos em banheiros móveis, além de comida para os moradores de rua.

### **2 de dezembro, sábado.**

Cheguei ao Galpão da Lua pela manhã para participar de uma oficina com um professor de maracatu do Recife. Seria um final de semana bem intenso pela frente, e o Galpão estaria movimentado,

pois ocorreria também a Feira da Reforma Agrária e a gravação de um clipe de rap no sábado, e no domingo o “Cabaré Cultural” no Parque do Povo.

Assim que cheguei, ajudei a montar uma das tendas da Feira da Reforma Agrária. Estava um ambiente muito agradável, com som MPB. Encontrei o F. com quem falei rapidamente sobre a situação do Galpão – ele havia ido para São Paulo pedir para a Secretaria da união a posse do imóvel. Ele me disse que estavam esperando o resultado da papelada. Perguntei sobre aquele buraco curioso no muro do outro lado da linha. Descobri que havia sido uma batida de carro “ele conseguiu ser mais eficiente que a gente para derrubar o muro”, brincou.

Enquanto o professor ainda não chegava aproveitei para conversar com um dos vizinhos que tomava conta dos carros naquela rua. Ele me contou que gostava da reciprocidade entre ele e o pessoal do galpão. Ainda antes de começar a oficina, ajudei a montar o cenário do clipe de rap, carregando pallets para dentro do galpão. Tivemos que deixar um dos

*pallets para trás, pois estava sendo usado como abrigo por um morador de rua.*

*Logo o professor chegou e tivemos uma roda de conversa na parte da manhã. Interessante notar os usos que estavam acontecendo simultaneamente – palco de rap, feira da reforma agrária e a roda de conversa do maracatu. Durante a conversa foram vários os assuntos interessantes. Primeiramente nos apresentamos falando sobre das razões de estar ali. Eu comentei que as oficinas de maracatu foram um meio de eu poder ter a vivência do galpão, em um primeiro momento, e por ter gostado da experiência, continuei ao longo do ano. Neste momento relembrei que conforme o tempo passava as memórias iam me fazendo criar uma relação de pertencimento com o local.*

*O professor comentou sobre como o maracatu foi se transformando ao longo do tempo e com a sua abertura. Ele também disse que quando tocamos, carregamos toda uma tradição que chegou até nós. Para ele, antes de tudo, maracatu é liberdade, e que nós não somos um grupo de maracatu, e sim de*

*batuque. Pois o maracatu envolve toda uma relação forte de apropriação, como uma família, onde há uma mistura entre você e toda a comunidade com aquela manifestação.*

*Durante a tarde nós praticamos. Estava curioso para saber qual o local que escolheriam para tocar, pois o galpão ainda estava “lacrado”. Escolheram a parte lateral, sobre a linha férrea. O dia estava nublado, o que favoreceu que passássemos horas ali. De início, enquanto o professor explicava sobre os instrumentos, ficamos sentados sobre os trilhos, e logo em seguida começamos a tocar. Tivemos uma tarde muito prazerosa.*

*O mais interessante foi ver as pessoas parando para nos ver e o quanto se alterou a dinâmica cotidiana daquele espaço. Seja passando ao lado do galpão ou nos espiando pela abertura do muro. Houve até uma mulher que cruzou a linha pela nova abertura.*

### **3 de dezembro, domingo.**

*Cheguei ao galpão por volta das 10h da manhã para o segundo dia de oficina. Por conta do sol, decidiram que íamos tocar na Praça da Bandeira. Fiquei receoso*

que o barulho incomodasse os moradores de rua, mas como eles já haviam feitos outras apresentações naquela praça, todos já os conheciam. Ficamos lá até quase 15h30 – já estávamos cansados e com fome, mas tínhamos uma apresentação à noite no Parque do Povo, e todos queriam aproveitar aquela oportunidade para aprender mais com o professor.

Várias pessoas passavam e ficavam nos olhando. Seja a pé, de moto, ou só espiando pelo ônibus mesmo. Algumas que cruzavam a praça às vezes paravam para nos assistir.

À noite cheguei por volta das 19h no parque do povo, fui junto com o Victor. O “Cabaré Cultural” já estava montado entre os quiosques e o parquinho. Os palhaços estavam fazendo brincadeiras enquanto nos aprontávamos. Assim que ficamos prontos, fomos andando até o outro lado da pista de ciclismo. O parque estava lotado naquela área e todos do grupo pareciam ansiosos. Não queríamos fazer feio na presença do professor. Então aquecemos um pouco, e partimos.

Durante a apresentação havia aquelas pessoas que pareciam gostar da música, e outras que não demonstravam tanta surpresa, mas, sem dúvida, chamamos a atenção de todos. As pessoas nos cumprimentavam, gravavam e acompanhavam nossa caminhada. Ao mesmo tempo em que eu queria que nos vissem, tentava evitar contatos visuais para poder me concentrar. Cruzamos a pista de ciclismo e subimos até próximo do parquinho, onde o palco estava montado. Foi um “arrasto”.

Mesmo que durante o percurso estivéssemos cansados e com os braços fadigando, a vontade de fazer uma boa apresentação fez com que todos seguissem mesmo que exaustos. Ao chegar ao palco tocamos mais três músicas. O calor era grande. Eu estava suando e o holofote fazia com que muitos insetos voassem ao nosso redor. Para finalizar cantamos uma ciranda, e foi muito bonito, porque algumas crianças se juntaram na roda com a gente. Com os passos desengonçados, fazíamos o possível para cantar e rodar junto com elas. Quando terminamos perguntei para a menininha ao meu lado se havia gostado. Ela fez que sim com a cabeça.

*Que felicidade. Depois os palhaços entraram e nós saímos de cena.*

*A experiência foi muito gratificante. Percebi o quanto foi importante para todos do grupo. Depois da apresentação ainda assisti uma parte da peça do Cabaré Cultural e assim que encontrei o Victor voltamos para casa.*

#### ***4.2. A “Cartografia que Faltava”***

*Conforme visto no início do trabalho o objetivo da deriva é compor a “cartografia que faltava”. Sendo assim, após um ano de vivências e experiências, foi possível identificar e registrar as práticas e necessidades espaciais dentro do recorte de estudo. Esta cartografia é ordenada em forma de rizoma, de modo a compreender o modo como operam as singularidades (Figura 43).*



## 5. CARTOGRAFIA DA AÇÃO

*“- Efêmero quer dizer ameaçado  
de próxima desapareção...”*

Saint-Exupéry



Com base nas experiências que tive ao longo do ano, a “cartografia da ação” se tornou um desdobramento prático da abordagem utilizada.

Por meio das vivências naquele contexto, pude perceber suas necessidades e práticas cotidianas. Notei como era grande o fluxo de pessoas que aproveitavam das novas passagens abertas com a derrubada dos muros, assim como os diferentes perfis que passavam por ali. Conversando com os colegas do Galpão da Lua, tive o apoio deles para pensar em uma atividade, de caráter experimental, para buscar valorizar os usos preexistentes.

18 de janeiro, quinta-feira.

*Combinei de me encontrar com o pessoal do galpão naquela manhã. Iríamos por a “mão na massa”. Por sorte meu amigo Mateus me acompanhou. Já havíamos levado os paletes no dia anterior (Figura 44).*



*Figuras 44– Carregamento dos paletes  
Fonte: Acervo autor. 2018*

*Pensávamos em uma intervenção que valorizasse o entorno do galpão, especialmente a passagem que se conectava com ao buraco no*

*muro do outro lado dos trilhos. Já havíamos notado a grande quantidade de pessoas que passavam por ali, e a ideia inicial era fazer uma escada no talude. Entretanto, o funcionário da ferrovia que trabalha logo ao lado não gostou da proposta, pois ele se responsabilizava por eventuais acidentes que pudessem acontecer.*

*Assim, diante dos materiais que dispúnhamos (meia dúzia de paletes) pensamos em fazer uma instalação ou algum mobiliário que possibilitasse a permanência. Seria uma intervenção efêmera, mas a intenção era fazer as pessoas refletirem.*

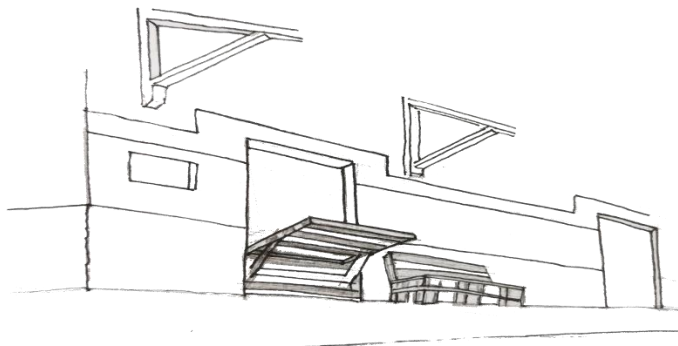
*Eu e o Mateus chegamos primeiro, e sem perder tempo começamos a capinar e limpar o local. Com os tijolos dos muros derrubados cercando um pé de abobrinha que se arrastava por toda a frente do edifício (Figura 45).*



**Figuras 45** – Limpeza do local  
Fonte: Acervo autor. 2018.

*Logo percebi que o funcionário da ferrovia nos observava, e fui falar com ele para explicar o que fazíamos.*

*A manhã nublada estava favorável para aquele trabalho. Não tardou para o restante dos colegas chegarem. Mostrei alguns desenhos de mobiliário que tinha feito, para que servisse como referência (Figura 46). Não queria impor nada, apenas coordenar as atividades. Assim, deixei bem aberto para fazerem da maneira que quisessem.*



*Figuras 46– Sugestão de mobiliário  
Fonte: Acervo autor. 2018*

*Enquanto eu e o Mateus preparávamos a frente do edifício, assentando a terra e colando algumas ripas como piso, os demais trabalharam no mobiliário (Figura 47).*



*Figuras 47 – Confecção do mobiliário  
Fonte: Acervo autor. 2018*

*Depois de umas duas horas o primeiro banco ficou pronto. O interessante foi que assim que o levamos para a lateral do galpão voltada para os trilhos, alguns meninos já se sentaram sobre ele (Figura 48).*



*Figuras 48– Uso do mobiliário  
Fonte: Acervo autor. 2017.*

*Fizemos uma pausa para o almoço. Assim que voltamos, percebemos que o grupo de meninos aumentara. Conversei com os eles brevemente, que agradeceram por ter feito aquilo. Tive uma sensação muito gratificante por saber que o mobiliário estava sendo usado.*

Contudo, o calor já estava mais intenso e por isso combinei com o Mateus para finalizar o trabalho outra hora. Despedi-me dele, mas resolvi ficar mais algum tempo para fazer outro mobiliário. Colocando um palete na vertical e encaixando tábuas na horizontal fizemos outro banco. Ficou bem estável. Deixamos este móvel na lateral do galpão voltada para a rua. Com o avançar da hora precisei ir embora também. Deixamos este móvel na lateral do galpão voltada para a rua. (Figura 49).



*Figuras 49 – Mobiliário realizado  
Fonte: Acervo autor. 2018*

**21 de janeiro, quinta-feira.**

Voltei com o Mateus neste dia para observar se havia tido alguma apropriação no local. Conversando com o pessoal do galpão soubemos que o mobiliário estava tendo uso constante pelas pessoas que passavam. Entre os que mais usavam estavam as pessoas do próprio coletivo, que até buscar tomar algumas medidas para conscientizar o bom uso do equipamento (Figura 50).

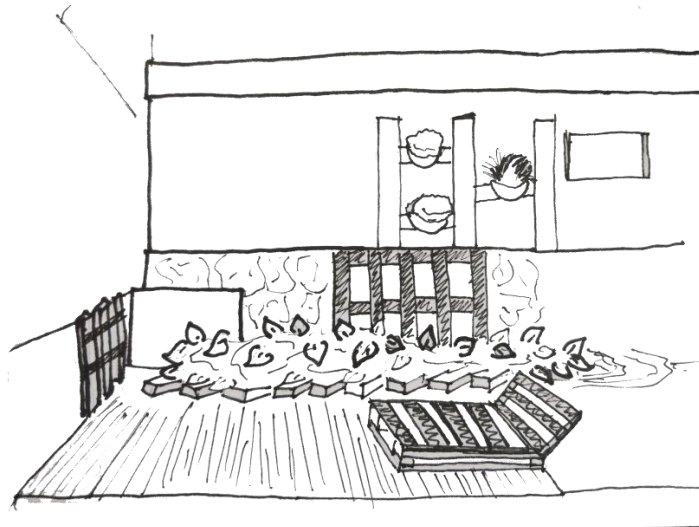


*Figuras 50– Apropriação do mobiliário  
Fonte: Acervo autor. 2018*

Aproveitamos também para, terminar os



trabalhos na frente do galpão (Figuras 51-54).



Figuras 51-54– Intervenção realizada  
Fonte: Acervo autor. 2018

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final dos trabalhos realizados foi possível exercer e ensaiar ideias, procedimentos metodológicos e ações projetuais.

No capítulo 1 busquei ressaltar a importância da expressão das singularidades na arquitetura como forma de estruturar e ordenar nosso ser-no-mundo, para, em seguida, ensaiar sobre o “Projecto Indeterminado”, que aceita e procura estimular a personalização por seus usuários.

No capítulo 2 são apresentadas as principais questões teóricas sobre o debate patrimonial, e de maneira complementar, os estudos de caso possibilitaram compreender a importância do papel dos gestores, assim como o posicionamento político-projetual dos arquitetos e o envolvimento da população no processo de ativação.

Já no capítulo 3, o diagrama histórico destaca o papel da ferrovia como elemento de

segmentação da cidade. No que tange à gestão dos bens, a complexidade se dá pelas diversas entidades envolvidas. Nos últimos anos várias ações estão sendo tomadas pelos gestores municipais para proteção e ativação dos bens. Resta saber se estas preocupações continuarão pelos próximos anos.

No capítulo 4, camada de análise que se estendeu ao longo de um ano de experiências e vivências na área estudada, foi possível identificar e registrar as diversas práticas espaciais e necessidades cotidianas das pessoas envolvidas com o local.

Ao final, no capítulo 5, busquei realizar uma “cartografia da ação” com uma intervenção efêmera e pontual para valorizar o local e estimular a sua apropriação (Figura 55-56).

Agora se espera continuar com o diálogo com o coletivo cultural para que novas intervenções possam ser pensadas.



*Figuras 55-56– Cartografia da ação  
Fonte: Acervo autor. 2018*

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Dióres Santos. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972.

BARON, C.M.P. **Cidade e Habitação em Presidente Prudente: 1964-1986**. Tese (Doutorado) - Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2010.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. 1º ed. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BAUDRILLARD, J. **Verdade ou Radicalidade na Arquitetura**. Revista AU no.84, jul./ago. 1999, pp. 49-50.

BOITTO, Camillo. **Os restauradores**. São Paulo: Atelie Editorial, 2008.

BOTTON, Alain de. **Arquitetura da Felicidade**. 2007

BRANDI, Cesare. **Teoria da restauração**. São Paulo: Atelie Editorial, 2008.

CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: G. Gili, 2013.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

DEBORD, G. Teoria da deriva. In: JACQUES, P.O. (Org). **Apologia da deriva**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

DVORAK, Max. **Catecismo da preservação de Monumentos**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

GIOVANNONI, Gustavo. **Gustavo Giovannoni – Textos Escolhidos**. São Paulo: Ateliê, 2013.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. Martins Fontes, 1999.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. São Paulo: Ateliê, 1998.

----- **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. São Paulo: Ateliê, 2008.

----- **História e Ética na Conservação e Restauração de Monumentos Históricos**. Revista CPC, 2005, v.1, n.1

----- **Notas Sobre a Carta de Veneza**. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.18. n.2. p. 287-320. jul.- dez. 2010.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção** São Paulo: Martins Fontes. 1999.

----- **“Cinéma et la nouvelle psychologie”**. In Sens et non-sens. Paris, Éditions Gallimard, 1996.



MONTANER, J. M. Del diagrama a las experiencias, hacia una arquitectura de la acción. Editorial Gustavo Gili, SL, 2014.

OLIVEIRA, E. R. de. **Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.5, n.3, p. 20-31, 2011. Disponível em: <[http://www.conpadre.org/L&E/L&E\\_v5\\_n3\\_2011/02\\_p20-31.pdf](http://www.conpadre.org/L&E/L&E_v5_n3_2011/02_p20-31.pdf)> Acesso em: 02 de fevereiro de 2015

PALLASMAA, Juhani. **Habitar**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2016

----- **Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos**. Porto Alegre: Bookman, 2011

SANCHIZ, Juan Manuel Cano. **El complejo fepasa em Jundiaí (São Paulo, Brasil): de la arqueología a la rentabilización social**. 2015. Disponível em: <[http://www.academia.edu/12453559/El\\_Complejo\\_FEPASA\\_en\\_Jundia%C3%AD\\_S%C3%A3o\\_Paulo\\_Brasil\\_de\\_la\\_Arqueolog%C3%ADa\\_a\\_la\\_rentabilizaci%C3%B3n\\_social](http://www.academia.edu/12453559/El_Complejo_FEPASA_en_Jundia%C3%AD_S%C3%A3o_Paulo_Brasil_de_la_Arqueolog%C3%ADa_a_la_rentabilizaci%C3%B3n_social)>. Acesso em: 09 set. 2015.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O “chão” em Presidente Prudente: a lógica de expansão territorial urbana**. Dissertação (mestrado) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro, SP, 1983.

RFFSA. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal**. Disponível em:<<http://www.rffsa.gov.br>>. Acesso em: 22 jan. 2015

RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

SOUKEF JUNIOR, Antônio. **Os remanescentes da SPR em Santos e Jundiaí**. Memória e descaso com um patrimônio ferroviário do país. São Paulo: Annablume, 2012.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène. **Restauração**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2007.

ZUMTHOR, P. **Atmosferas: entornos arquitetônicos, as coisas que me rodeiam**. Barcelona: 2006.

#### CARTAS PATRIMONIAIS

CARTA DE ATENAS. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>>. Acesso em: 9 set. 2015.

CARTA DE VENEZA. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: 9 set. 2015.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 9 set. 2015.