



TRILHANDO ENTRELINHAS

Ativação das potências e atravessamentos do trecho do
patrimônio ferroviário de Presidente Prudente/SP,
entre o Centro Cultural Matarazzo e o Coletivo Cultural
Galpão da Lua

SOFIA DE ANCHIETA MESSIAS

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA JÚLIO DE MESQUITA FILHO
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

TRILHANDO ENTRELINHAS

ATIVAÇÃO DAS POTÊNCIAS E ATRAVESSAMENTOS DO TRECHO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP, ENTRE O CENTRO CULTURAL MATARAZZO E O COLETIVO CULTURAL GALPÃO DA LUA

SOFIA DE ANCHIETA MESSIAS

Trabalho Final de Graduação II, apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista, como parte dos requisitos para sua conclusão.

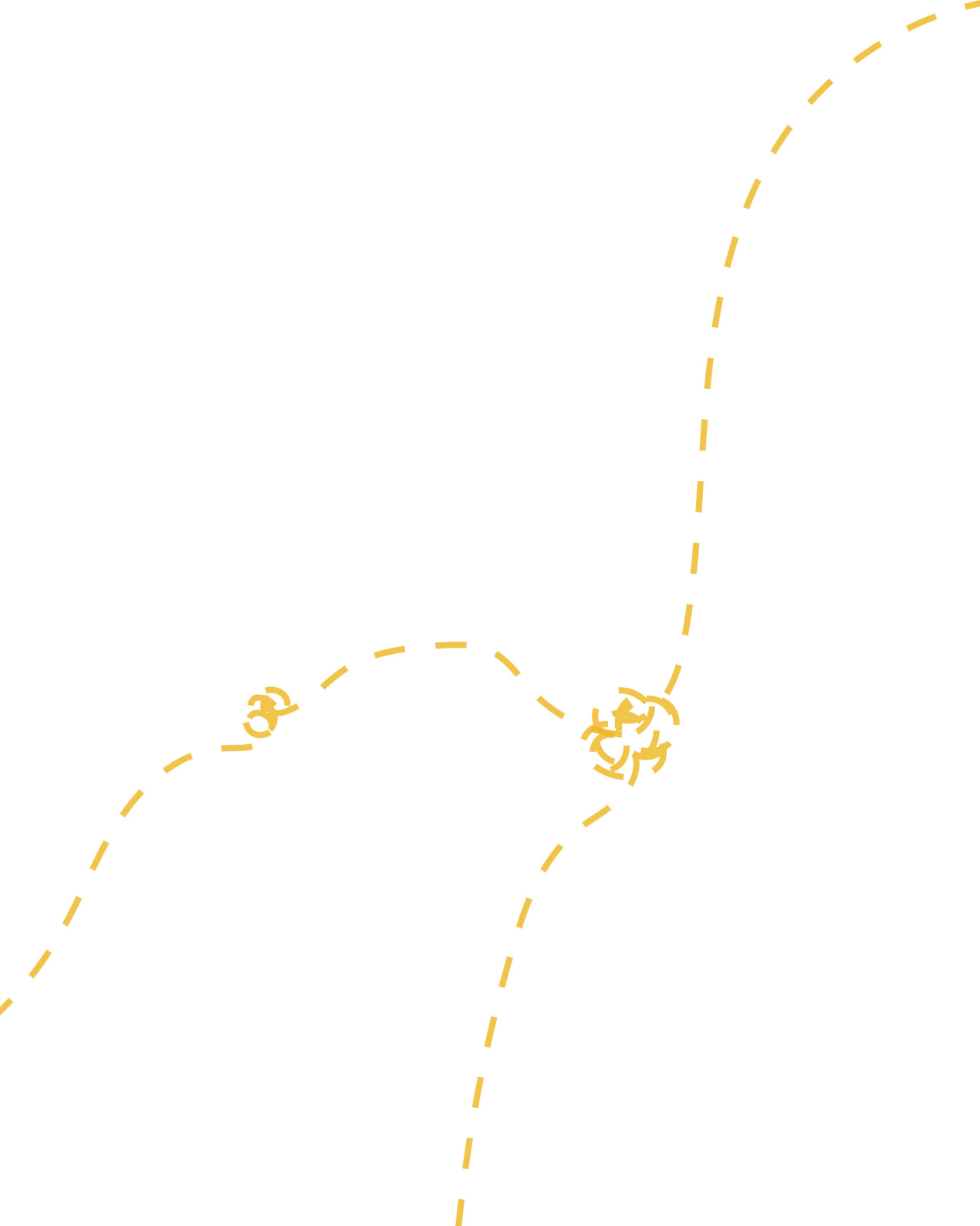
Orientador: Hélio Hirao

PRESIDENTE PRUDENTE
2023

M585t	Messias, Sofia de Anchieta Trilhando Entrelinhas : Ativação das Potências e Atravessamentos do Trecho do Patrimônio Ferroviário de Presidente Prudente - SP, entre o Centro Cultural Matarazzo e o Coletivo Cultural Galpão da Lua / Sofia de Anchieta Messias. -- Presidente Prudente, 2023 183 p. : il., fotos, mapas Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Hélio Hirao 1. Patrimônio. 2. Memória. 3. Ferrovias. 4. Memória Coletiva. 5. Presidente Prudente. I. Título.
-------	---

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.



Autorização de arquivamento da versão final do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)

Eu, Prof(a). Dr(a). Hélio Hirao, venho por meio desta **AUTORIZAR** o arquivamento no Repositório Institucional Unesp da versão final do trabalho de conclusão de curso intitulado “TRILHANDO ENTRELINHAS: ATIVAÇÃO DAS POTÊNCIAS E ATRAVESSAMENTOS DO TRECHO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP, ENTRE O CENTRO CULTURAL MATARAZZO E O COLETIVO CULTURAL GALPÃO DA LUA”, do(a) aluno(a) Sofia de Anchieta Messias, regularmente matriculado(a) no Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, período xxxxxxxxxxxxxx da xxxxxxxxxxxxxxxx do Câmpus de Presidente Prudente da Unesp.

Informo que o arquivo em PDF do TCC está tecnicamente adequado em sua forma e estrutura e contém os devidos agradecimentos aos órgãos de fomento à pesquisa (no caso de recebimento de bolsa e/ou financiamento).

(x) **AUTORIZO** ainda, a disponibilização online em acesso aberto do TCC no Repositório Institucional Unesp.

() **NÃO AUTORIZO** a disponibilização online em acesso aberto do TCC no Repositório Institucional Unesp.

Justificativa:

Presidente Prudente, 15 de Agosto de 2023.

Prof. Dr. Hélio Hirao
ORIENTADOR

AGRADECIMENTOS

Ao longo dos meus cinco anos e meio de graduação, colecionei diversos motivos pelos quais agradecer. Primeiramente, agradeço a Deus por me dar coragem pra continuar e me dar paz quando eu pensei que as coisas tinham saído do controle.

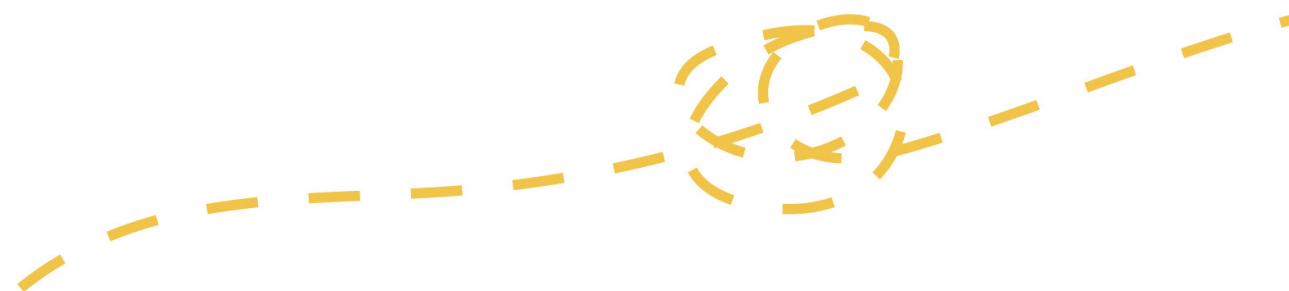
Agradeço à minha família, especialmente aos meus pais, Iracimara e Marcelo, minha irmã Gabi e minha avó Iraci. Muito obrigada por estarem comigo em todos os momentos importantes, por serem tão pacientes comigo e por acreditarem no meu potencial mais do que eu mesma. Vocês são responsáveis por este trabalho tanto quanto eu.

Aos meus avós Anchieta e Ernesta. Vocês não estão mais fisicamente comigo, mas também fizeram parte de todo esse processo desde muito antes dele começar.

Agradeço aos amigos que fiz ao longo do curso e outras pessoas que conheci por intermédio da faculdade, que foram essenciais para minha plena vivência universitária e para a conclusão deste trabalho. Gostaria de destacar, dentre tantos, a Gabriela, o João e a Giulia: amigos que, em conjunto com o grupo de pesquisa, participaram das minhas derivas e divagações, estando presentes ao longo de todo o processo.

Por fim, mas não menos importante, agradeço ao meu orientador Hélio Hirao, por ter me ensinado que a Arquitetura e o Urbanismo vão muito além do que eu pensava no início do curso. Obrigada por abrir meus olhos para esse novo mundo. Aos demais professores do curso com os quais tive o privilégio de aprender, também sou muito grata.

O presente trabalho foi realizado com apoio de uma bolsa fornecida pelo Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica, do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (PIBIC, CNPq), edital 2022/2023.



RESUMO

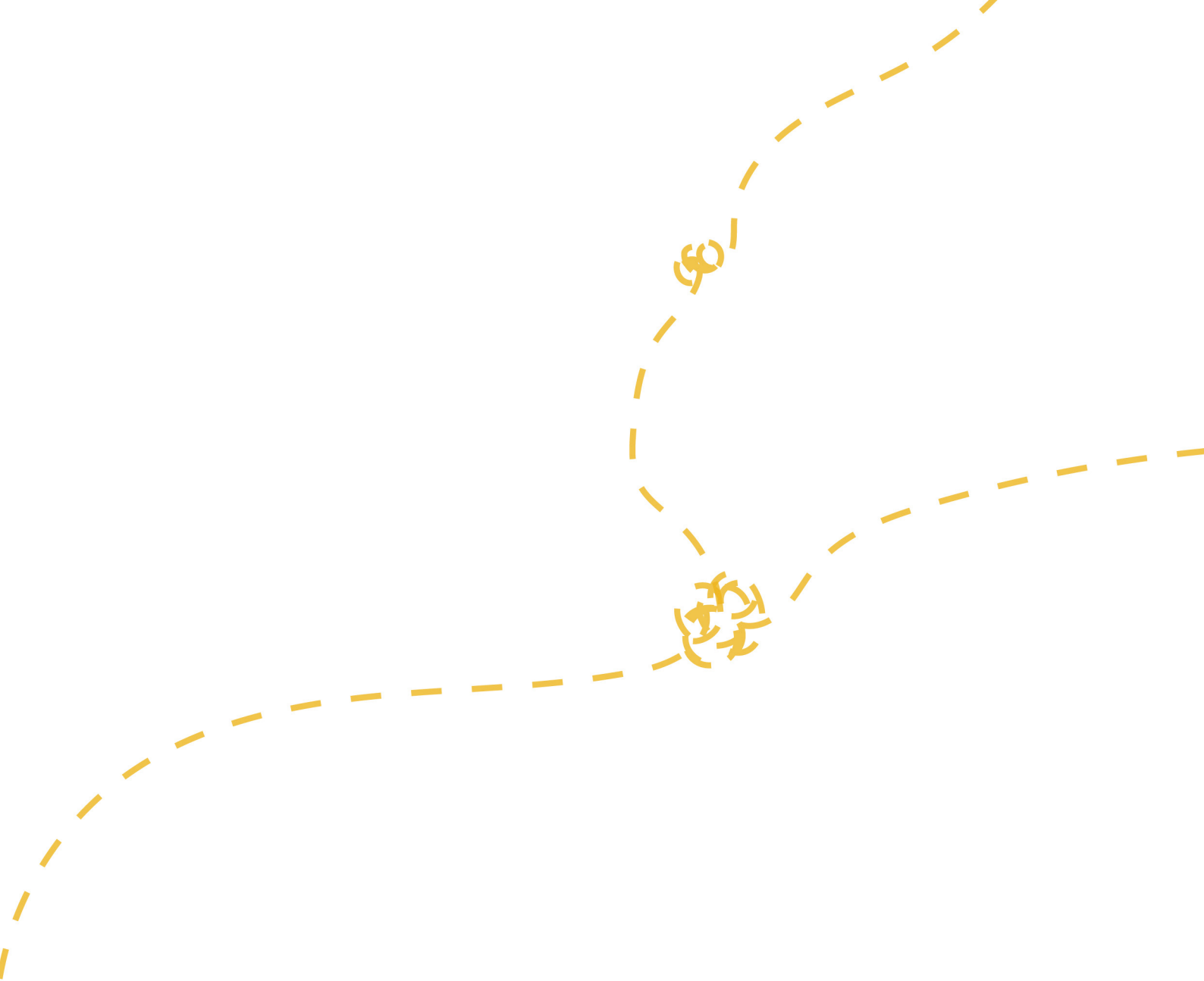
A área de intervenção do presente trabalho é um trecho da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) que corta o município de Presidente Prudente – SP, e se encontra entre o Coletivo Cultural Galpão da Lua e o Centro Cultural Matarazzo. Neste espaço existem ambientes que se encontram em um estado crescente de subutilização e abandono, tanto pelo poder público quanto pela população que lá habita. Os principais objetivos deste trabalho consistem em apreender a realidade existente naquele território, de modo a reconhecer mais a fundo o espaço, suas ambiências, memórias, as dinâmicas que nele ocorrem e os afetos a ele intrínsecos. Todos esses elementos serão observados como valores a serem ativados no lugar, de modo a intensificar o sentimento de pertencimento da população que lá habita ou frequenta. Para a concretização desses objetivos será utilizado o método cartográfico (KASTRUP, 2017), que consiste na elaboração de derivas (DEBORD; CARERI, 2002) e de registros por meio de cartografias (DELEUZE, 1992; GUATTARI, 1992). Através das derivas no local e do mapeamento de afetos e territórios por meio das cartografias, pretende-se desenvolver uma proposta de intervenção, de maneira respeitosa e concordante, que venha a potencializar sua preservação e a adequação desse patrimônio ferroviário e de seus territórios às necessidades da cidade contemporânea, além de ressignificar os afetos e memórias da população para com este lugar, de modo que os objetivos sejam alcançados e as práticas que nele já ocorrem não sejam interrompidas, mas ressignificadas e potencializadas.

Palavras-chave: Práticas Espaciais; Patrimônio Ferroviário; Intervenção Urbana; Presidente Prudente; Memória; Ferrovia;

ABSTRACT

The intervention area of this work is a stretch of the Sorocabana Railroad (EFS) that cuts through the municipality of Presidente Prudente – SP, and is located between the Galpão da Lua Cultural Collective and the Matarazzo Cultural Center. In this space there are environments that are in a growing state of underutilization and abandonment, both by the public authorities and by the people who live there. The main objectives of this work are to grasp the reality that exists in that territory, in order to recognize more deeply the space, its ambiances, memories, the dynamics that occur in it and the affections intrinsic to it. All these elements will be observed as values to be activated in the place, in order to intensify the sense of belonging of the population that lives there or frequents it. In order to achieve these objectives, the cartographic method (KASTRUP, 2017) will be used, which consists of drawing up drifts (DEBORD; CARERI, 2002) and records by means of cartographies (DELEUZE, 1992; GUATTARI, 1992). By drifting to the site and mapping affections and territories through cartographies, the aim is to develop an intervention proposal, in a respectful and concordant manner, that will enhance its preservation and the adaptation of this railway heritage and its territories to the needs of the contemporary city, as well as re-signifying the affections and memories of the population towards this place, so that the objectives are achieved and the practices that already take place there are not interrupted, but re-signified and enhanced.

Keywords: Spatial Practices; Railway Heritage; Urban Intervention; Presidente Prudente; Memory; Railroad;



SUMÁRIO

1. A LINHA COMO ORIGEM.....10

1.1. INTRODUÇÃO.....10

1.2. HISTÓRICO.....14

1.3. A CONTEMPORANEIDADE.....18

2. A NÃO LINEARIDADE DA LINHA.....23

3. UM DESALINHAMENTO.....40

3.1. ANÁLISES CONTEMPORÂNEAS E COMPARAÇÕES.....40

3.2. DESVENDANDO OS ALINHAMENTOS.....62

3.3. CARTOGRAFANDO DESALINHOS.....72

4. CORPOGRAFIA.....99

4.1. A EXPERIÊNCIA NA FALA.....99

4.2. FORMULANDO O FORMULÁRIO.....113

4.3. O IMAGINÁRIO COLETIVO DA LINHA.....123

5. UMA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO.....126

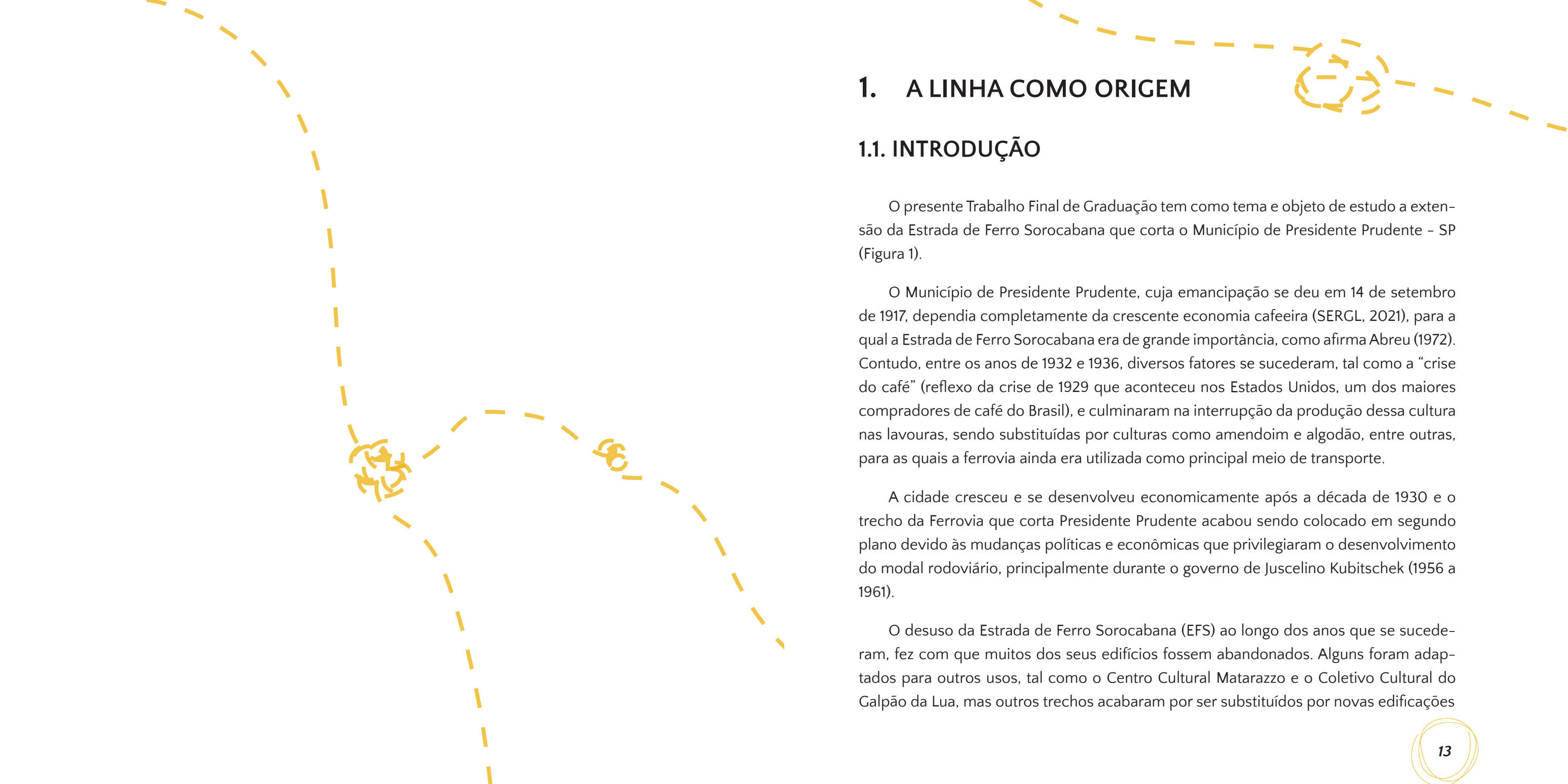
5.1. QUESTÕES ESPACIAIS.....126

5.2. INSPIRAÇÕES.....140

5.3. A TRAVESSIA.....148

6. CONCLUSÃO.....176

7. REFERÊNCIAS.....178



1. A LINHA COMO ORIGEM

1.1. INTRODUÇÃO

O presente Trabalho Final de Graduação tem como tema e objeto de estudo a extensão da Estrada de Ferro Sorocabana que corta o Município de Presidente Prudente – SP (Figura 1).

O Município de Presidente Prudente, cuja emancipação se deu em 14 de setembro de 1917, dependia completamente da crescente economia cafeeira (SERGL, 2021), para a qual a Estrada de Ferro Sorocabana era de grande importância, como afirma Abreu (1972). Contudo, entre os anos de 1932 e 1936, diversos fatores se sucederam, tal como a “crise do café” (reflexo da crise de 1929 que aconteceu nos Estados Unidos, um dos maiores compradores de café do Brasil), e culminaram na interrupção da produção dessa cultura nas lavouras, sendo substituídas por culturas como amendoim e algodão, entre outras, para as quais a ferrovia ainda era utilizada como principal meio de transporte.

A cidade cresceu e se desenvolveu economicamente após a década de 1930 e o trecho da Ferrovia que corta Presidente Prudente acabou sendo colocado em segundo plano devido às mudanças políticas e econômicas que privilegiaram o desenvolvimento do modal rodoviário, principalmente durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 a 1961).

O desuso da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) ao longo dos anos que se sucederam, fez com que muitos dos seus edifícios fossem abandonados. Alguns foram adaptados para outros usos, tal como o Centro Cultural Matarazzo e o Coletivo Cultural do Galpão da Lua, mas outros trechos acabaram por ser substituídos por novas edificações

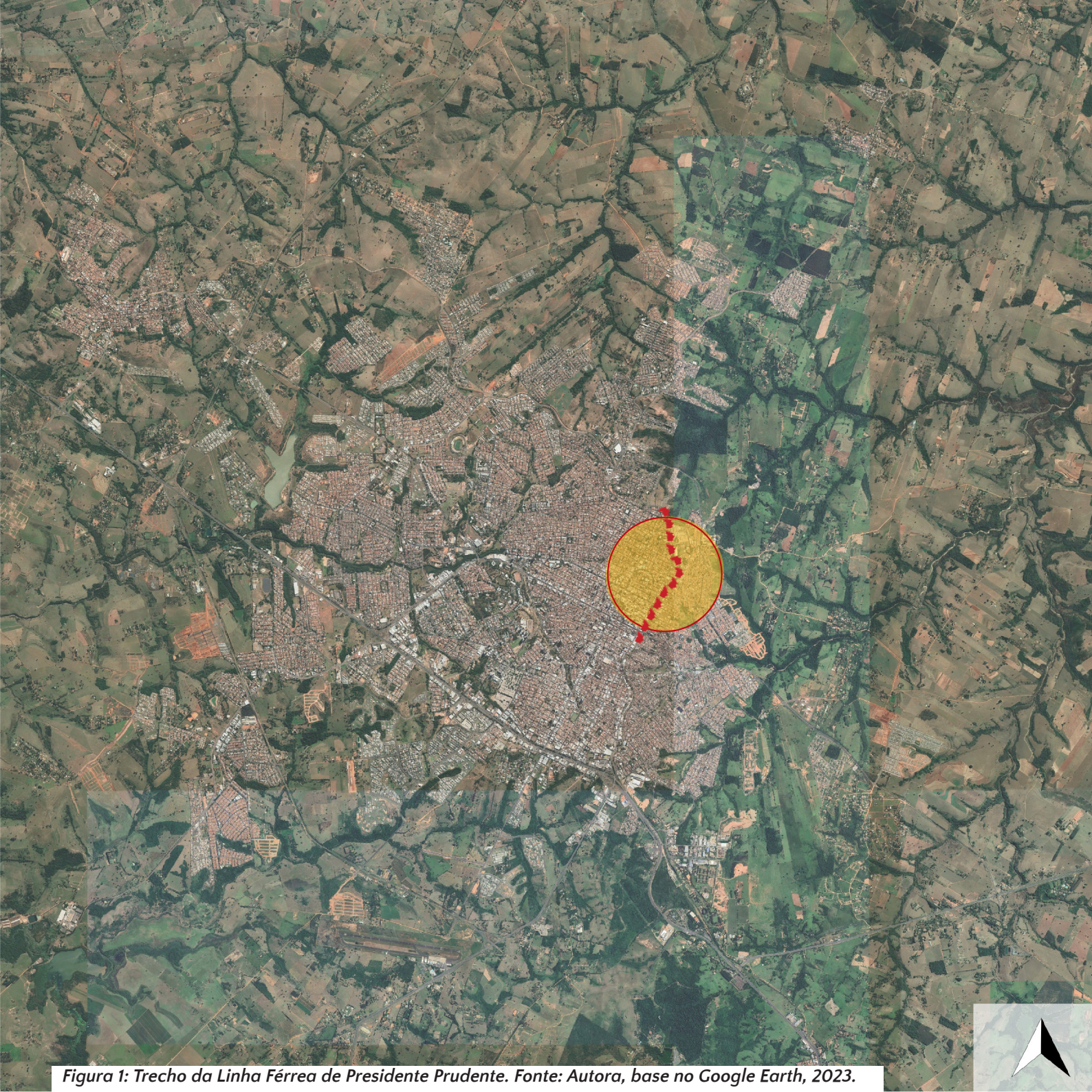


Figura 1: Trecho da Linha Férrea de Presidente Prudente. Fonte: Autora, base no Google Earth, 2023.

de uso residencial, como foi o caso da antiga fábrica da SANBRA, da qual sobraram apenas as ruínas da chaminé e da casa de força. Apesar disso, os marcos materiais e as suas pegadas do período no qual a Ferrovia foi intensamente utilizada ainda se destacam, e esses conjuntos arquitetônicos resistentes se caracterizam ainda como pontos de referência da cidade.

A partir do estado de desamparo por parte do poder público e da população no qual grande parte da Linha Férrea se encontra, ela pode ser caracterizada como *Terrain Vague* (SOLÀ-MORALES, 2002), conceito que será melhor aprofundado posteriormente, mas pode ser resumido como um local de espera, livre, potencialmente aproveitável, repleto de expectativa e possibilidades.

Sendo assim, a finalidade do presente trabalho é apreender a realidade existente com seus corpos e ambiências atravessados pelos afetos, por meio da prática da deriva (DEBORD; CARERI, 2002) e da elaboração de cartografias (DELEUZE, 1992; GUATTARI, 1992; KASTRUP, 2017), de modo a reconhecer esse espaço, suas vivências, suas memórias, as dinâmicas que nele ocorrem e os afetos a ele intrínsecos, como valores a serem ativados para intensificar o sentimento de pertencimento ao lugar. Através disso, potencializar sua preservação e adequação às necessidades da cidade contemporânea.

Uma vez que a metodologia a ser trabalhada exige experimentação espacial participativa entre o objeto pesquisado e o pesquisador, a área de estudo da linha férrea a ser trabalhada no presente TFG foi reduzida para o trecho que se encontra entre o Centro Cultural Matarazzo e o Coletivo Cultural Galpão da Lua, como está pontuado na Figura 2.



Figura 2: Área de intervenção do TFG e arredores. Fonte: Autora, 2023, com base no Google Earth.

1.2. HISTÓRICO

No final do século XIX iniciou-se a expansão da economia cafeeira para o estado de São Paulo e de Minas Gerais. Em São Paulo, a expansão se deu através do Oeste Paulista, cujo trecho abrange de Sorocaba e Botucatu até o Rio Paraná, dentro do qual se encontra Presidente Prudente. O complexo cafeeiro, na época, ia além do cultivo e da comercialização do café, sendo composto por diversas variáveis que se relacionavam em prol de um conjunto econômico integrado (BARON; PAIVA, 2015). Dentro desse complexo, as ferrovias caracterizavam um elemento indispensável para o funcionamento do todo.

No seio deste complexo as ferrovias paulistas assumem múltiplos papéis, além de sua função desbravadora, viabilizando a acumulação pela apropriação de novas terras e, consequentemente, a valorização das terras já consolidadas, ela propiciou a redução dos custos da economia cafeeira e aumento da produtividade. (BARON; PAIVA, 2015, p. 32).

No estado de São Paulo, em especial, as ferrovias tiveram grande destaque e se desenvolveram muito ao longo desse período, cooperando para o desenvolvimento da indústria e dos sistemas agrícolas (GOMES, 2007 e BARON; PAIVA, 2015). Ao mesmo tempo em que esse crescimento ferroviário e industrial alcançava áreas remotas e não antes ocupadas do estado, os núcleos urbanos iam surgindo e se expandindo nessas áreas:

No município de Presidente Prudente - SP, a passagem da linha férrea deu origem à cidade e também a um importante patrimônio industrial constituído por edifícios industriais de unidades beneficiadoras de matéria-prima. Ao longo do percurso da linha férrea foram criadas a estação, as vilas ferroviárias, os galpões industriais e várias indústrias, que configuram uma paisagem urbana que permanece com elementos edificadas e marcantes na conformação atual do território. (BARON; PAIVA, 2015, p. 32).

Foi assim que, em 14 de setembro de 1917 a chegada da linha motivou o surgimento do município de Presidente Prudente (SERGL, 2021). Tal como muitas outras cidades

18

18

Estação de P. Prudente

19

Contudo, essa realidade não durou tanto e o trecho da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) que corta Presidente Prudente, em poucos anos, passou de elemento central e funcional, essencial e indispensável para o funcionamento do Município, para um corpo considerado obsoleto. A partir da década de 1930, a chamada “crise do café” levou à interrupção do cultivo dessa cultura nas lavouras brasileiras, refletindo a realidade Norte-Americana, que enfrentou a crise de 1929 e interrompeu a compra de café do Brasil.

Outras culturas passaram a ser cultivadas e exploradas após a crise do café, tal como o algodão, sendo o principal item produzido pelas Indústrias Matarazzo, que se instalaram na cidade. As grandes indústrias da época costumavam ser instaladas nas margens da Linha, a fim de facilitar o transporte e escoamento dos produtos.

Apesar do desenvolvimento que se seguiu através dessas outras culturas, outros fatores, como o maior incentivo conferido ao modal rodoviário e ao uso de automóveis a partir dos anos 1950/1960, fez com que a ferrovia fosse cada vez mais colocada em segundo plano, levando-a praticamente ao desuso e ao consequente esquecimento no âmbito urbano. Uma vez que ela não possuía utilidade funcional dentro do meio urbano, foi deixada de lado pelo poder público e pela população.

Desta forma, o patrimônio industrial ferroviário construído ao longo do final do século XIX e a primeira metade do século XX vem passando por um processo de esvaziamento das edificações industriais, abandono dos trilhos e de todo o complexo ferroviário, seguido algumas vezes de demolições de importantes símbolos recentes dessa nova arquitetura ferroviária-industrial (como aconteceu com a Sanbra e, recentemente com a Casa do Chefe da Estação). Essas construções passaram de símbolo de prosperidade para se tornarem símbolo de obsolescência, gerando na cidade vazios urbanos (BRANCO, 2018), que, como será descrito nos próximos capítulos, são ricos em significado e expectativas, caracterizando um Terrain Vague (DE SOLÀ-MORALES, 2002).

1.3. A CONTEMPORANEIDADE

Tendo em vista o recorrente abandono da malha ferroviária, do ponto de vista funcional, e levando em conta o trecho da linha a ser trabalhado no presente trabalho (Figura 2), é possível notar um grande fluxo de recentes acontecimentos na área. A partir da realização de trabalhos de campo foi possível observar o descuido do poder público para com essa área de tamanha importância histórico-cultural, refletido em diversos elementos dela, tal como trilhos danificados, aparência descuidada dos galpões e situações ainda mais impactantes como derrubada de edifícios históricos. Um pouco da situação da área nos últimos anos foi capturada nas Figuras 5 e 6.



Figura 5: Condição recente dos trilhos. Fonte: Autora, 2021.



Figura 6: Trecho da cobertura dos Galpões na proximidade dos trilhos. Fonte: Autora, 2021.

Apesar dessa aparente obsolescência da área, ela vem sofrendo algumas investidas brutais a partir de ações da prefeitura municipal, que consistem em deteriorar, descaracterizar, trazer à baixo e encobrir (literalmente) parte desse patrimônio em prol de ações que não estão conectadas a ele de maneira alguma. Ações como a recente derrubada de um muro nas proximidades do Galpão da Lua (Figuras 7 e 8 mostram uma comparação) e o aterramento dos trilhos para realização de um evento voltado para o comércio e incentivo ao cultivo de batatas, o Batatec (Figuras 9 e 10), alteraram significativamente a paisagem urbana da área, interferindo no seu caráter histórico-patrimonial.



Figura 7: Linha Férrea com o muro que costumava permear esse espaço. Fonte: Autora, 2021.



Figura 8: Trecho da linha sem o muro. Fonte: Autora, 2022.

Concessionária constata 'irregularidade' no aterramento de trilhos realizado pela Prefeitura de Presidente Prudente em trecho de ferrovia na Vila Marcondes

Poder Executivo informou ao g1, por meio de nota, que irá aguardar a notificação oficial para prestar esclarecimentos.

Figura 9: Print de uma reportagem. Fonte: Matéria do G1, 2022.

Essas intervenções bruscas mais recentes que vêm acontecendo na Linha Férrea de Presidente Prudente, serão mais bem aprofundadas no tópico 3.1. do presente trabalho, levantando as responsabilidades do poder público sobre a área em comparação do que tem sido feito no local como intervenção.



Figura 10: Momento no qual ocorria o aterramento dos trilhos. Fonte: Matéria do G1, 2022.

2. A NÃO LINEARIDADE DA LINHA

A Linha Férrea de Presidente Prudente, mais especificamente o trecho estudado, foi apresentada no primeiro capítulo deste trabalho a partir de um ponto de vista histórico-linear bem definido dentro de um contexto urbano. Contudo, ao longo do desenvolvimento do trabalho e a partir da base bibliográfica estudada, composta principalmente pelo Terrain Vague de Solà-Morales (2002), complementado com o pensamento rizomático (Deleuze e Guattari, 1995), foi possível observar que, apesar de aparentar ser um espaço em situação de abandono, os territórios intrínsecos à Estrada de Ferro de Presidente Prudente e sua inserção na malha urbana prudentina, são muito ricos de significado, expectativa e potencialidades.

De acordo com Ignasi De Solà-Morales, muitos espaços da cidade são negligenciados e/ou invisibilizados por um olhar funcional. Portanto, é necessário adentrar o espaço para experimentá-lo e reconhecer a produção de vida que acontece nele e vai além do funcional e produtivo, ou seja, a partir dessa vivência é possível acatar o que foi conceituado pelo autor como Terrain Vague, espaços que, apesar de muitas vezes invisibilizados e aparentemente “vazios”, podem ativar territórios de pertencimento dos corpos que nele habitam.

Para a melhor compreensão do conceito Terrain Vague, devemos analisar os significados individuais de cada uma das palavras que o compõem. O termo Terrain vem do francês, e remete a uma porção de terra sem limites bem definidos, que possui um sentido expectante, cheio de potencialidades (Solà-Morales, 2002). A palavra Vague, por sua vez, é melhor conceituada pela combinação de suas definições em francês e inglês: um espaço vazio, livre, disponível e que, apesar de sua clara ausência de uso, é caracterizada por um sentimento de liberdade. Um vazio que promete o encontro, um espaço

de expectativas que se insere no tecido urbano.

Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas. Desde un punto de vista económico, áreas industriales, estaciones de ferrocarril, puertos, áreas residenciales inseguras, lugares contaminados, se han convertido en áreas de las que puede decirse que la ciudad ya no se encuentra allí. [...] En definitiva, lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como contraimagen de la misma tanto en el sentido de su crítica como en el sentido de su posible alternativa. (DE SOLÀ-MORALES, 2002).

Ainda no texto de Solà-Morales observa-se a importância da utilização da fotografia para identificação dos Terrain Vague, uma vez que ela, de acordo com o autor, tem a capacidade de captar as subjetividades e sensibilidades do espaço. De acordo com Bourdieu (apud Solà-Morales, 2002), a fotografia é primordial para a compreensão da experiência do indivíduo dentro da cidade. Apesar de alguns espaços aparentemente vazios ou em situação de abandono serem negligenciados pelos olhos dos fotógrafos, existem muitos profissionais que conseguem captar as essências e as particularidades afetivas desses espaços dentro da cidade, como é o caso de Paul Citroën (Metrópolis - 1923), que se encontra na Figura 11, e David Kregnow (Figura 12).



Figura 11: Montagem de fotos representando o Terrain Vague. Fonte: Site Artsy.Net.



Figura 12: o Terrain Vague situado em Matthesstrasse, Treptow, na cidade de Freiburg, Alemanha. Fonte: Site David Kregenow.

O imaginário coletivo, de acordo com o autor, aparece também como um elemento crucial na sociedade contemporânea, que afeta diretamente na compreensão do Terrain Vague. O imaginário intrínseco ao lugar, unido às lembranças e expectativas das pessoas que ocupam esse espaço permeiam a compreensão da cidade. Quem habita a cidade acaba por sentir insegurança com relação a espaços que parecem não estar dominados pela arquitetura, situação que foi chamada por Odo Marquand de “la época de la extrañeza ante el mundo” (“época da estranheza ante o mundo”). Solà- Morales traz à tona, através de Marquand, o conceito de um sujeito “pós- histórico”, que habita a cidade contemporânea e que vive no paradoxo de construir uma experiência a partir da negatividade. Após algumas análises, o autor conclui que a estranheza do homem contemporâneo se volta contra ele mesmo, se externando para suas relações individuais com a cidade, com os indivíduos e com os espaços.

“Descubre al individuo como portador de un conflicto en si mismo, entre su consciencia y su inconsciencia, entre el desamparo y la inquietud. De esta manera no es el individuo portador de derechos, libertades y principios universales quien se constituye en sujeto histórico. [...] una política para un individuo enfrentando a sí mismo, desolado por la celeridad con la que el mundo entorno suyo se transforma y, sin embargo, necesitado de convivir con los otros, con el otro.” (SOLÀ-MORALES, 2002).

Além da compreensão do estranhamento que o indivíduo contemporâneo tem ante à cidade contemporânea que se encontra em constantes transformações, o autor traz uma crítica às intervenções arquitetônicas nos Terrain Vague, que muitas vezes se mostram problemáticas, limitantes e trazendo uma universalização forçada aos espaços estranhos singulares que outrora existiam no território. O autor defende a intervenção arquitetônica a partir da plena compreensão do espaço, buscando forças e afetos no lugar dos figurativismos (Deleuze, 1995).

La intervención en la ciudad existente, en los espacios residuales, en sus intersticios plegados, ya no puede ser confortable ni eficaz, tal como postula el modelo eficiente de la tradición iluminista del Movimiento Moderno. [...] el tratamiento de la ciudad residual debería producirse desde la contradictoria complicidad de no romper los elementos perceptivos que mantienen la continuidad en el tiempo y en el espacio. (DE SOLÀ-MORALES, 2002)

Portanto, a partir do texto de Solà-Morales, podemos perceber que projetar dentro de um Terrain Vague deve se dar em continuidade com a cidade existente, de maneira não agressiva e que respeite o espaço, o tempo e a memória intrínsecos a esse espaço. O autor também fala da importância do reconhecimento do rizoma e das subjetividades dentro espaço do Terrain Vague, de modo a reconhecer e apreender suas ambiências. O conceito de rizoma foi desenvolvido por Deleuze e Guattari.

No livro Mil Platôs (Deleuze e Guattari, 1995), os autores nos apresentam o conceito de rizoma. Na biologia, de acordo com o Dicionário Informal¹, um rizoma pode ser definido como um “caule, em forma de raiz, frequentemente subterrâneo, mas também

podendo ser aérea, rico em reservas nutrientes, e que se caracteriza pela capacidade de emitir novos ramos.” Para Deleuze e Guattari, o conceito de rizoma se refere a algo abstrato e subjetivo, levando em conta que todo o território e todos os elementos a ele pertencentes abrigam uma grande multiplicidade de conexões, reconexões e rupturas, que se propagam contínua e constantemente, caracterizando determinado espaço e suas relações.

Os princípios e características do rizoma de Deleuze e Guattari (1995) acabam por se opor significativamente ao que é chamado pelos autores de “pensamento arbóreo”, tradicionalmente linear e hierárquico, que, muitas vezes, se inspira determinados territórios da cidade e os corpos das pessoas que lá habitam, guiando suas atividades dentro do espaço. “As multiplicidades são rizomáticas e denunciam as pseudomultiplicidades arborescentes” (DELEUZE; GUATTARI, p. 15, 1995). Quando trazemos à tona o pensamento rizomático aplicado aos territórios habitados dentro de determinada cidade ou trecho urbano, nos damos conta de que o pensamento arbóreo e o rizomático funcionam bem se pensados de maneira conjunta.

“As multiplicidades se definem pelo fora: pela linha abstrata, linha de fuga ou de des-territorialização segundo a qual elas mudam de natureza ao se conectarem às outras. O plano de consistência (grade) é o fora de todas as multiplicidades. A linha de fuga marca, ao mesmo tempo: a realidade de um número de dimensões finitas que a multiplicidade preenche efetivamente; a impossibilidade de toda dimensão suplementar, sem que a multiplicidade se transforme segundo esta linha; a possibilidade e a necessidade de achatar todas estas multiplicidades sobre um mesmo plano de consistência ou de exterioridade, sejam quais forem suas dimensões.” (DELEUZE; GUATTARI, p. 16, 1995)

Os corpos que habitam os espaços e seus territórios, apesar de muitas vezes invisíveis ao olhar produtivo da cidade, trazem múltiplas faces para ele, tornando-o perceptível e em constante movimento, reiterando sua heterogeneidade, tal como suas importantes conexões e relações, a partir das quais as multiplicidades e heterogeneidades

1. Disponível em: <https://www.dicionarioinformal.com.br/rizoma/>, acessado em 08/2022.

se multiplicam e se ressignificam a todo instante. As rupturas também fazem parte da dinâmica que caracteriza o rizoma, sendo relativas aos diversos processos que ocorrem, se continuando ou interrompendo em meio a esse emaranhado de linhas, dimensões e conexões.

O rizoma coexiste com o caos, como é possível observar a partir de suas linhas de fuga, suas entradas, rupturas e rearranjos constantes que nele ocorrem. Contudo, é importante lembrar que o pensamento arbóreo não deixa de existir em prol do pensamento rizomático. Ambos coexistem e são complementares entre si, não sendo possível desenvolver um sem o outro, em sua plenitude. Na Figura 13, uma cartografia elaborada no início do Trabalho Final de Graduação a partir da leitura do livro “Mil Platôs”, é possível observar o caos, as multiplicidades e as linhas de fuga do rizoma, tal como suas rupturas. Reconhecendo a heterogeneidade, as linhas se encontram expressas em diferentes cores, intensidades e tamanhos, tais como as diferentes conexões e rupturas que partem delas. Em meio a essa tessitura rizomática é possível observar uma linha, representada no centro da página, em verde, que caracteriza o pensamento arbóreo, inserido no rizoma como um todo. Ambos coexistem e se complementam dentro dos espaços, podendo-se dizer que a dinâmica entre as duas linhas de pensamento não é excludente, mas sim, complementar.

Existe uma propensão, dentro da sociedade contemporânea-capitalista, à supervalorização do corpo funcional e da produtividade máxima, que deixa em segundo plano os afetos, subjetividades e individualidades dos seres humanos, se baseando única e somente na eficácia lucrativa e produtiva dentro desse espaço. Isso pode ser uma das consequências de um pensamento funcional condicionante ao extremo, que comumente se sobrepõe à combinação complementar e positiva do pensamento rizomático e arbóreo.

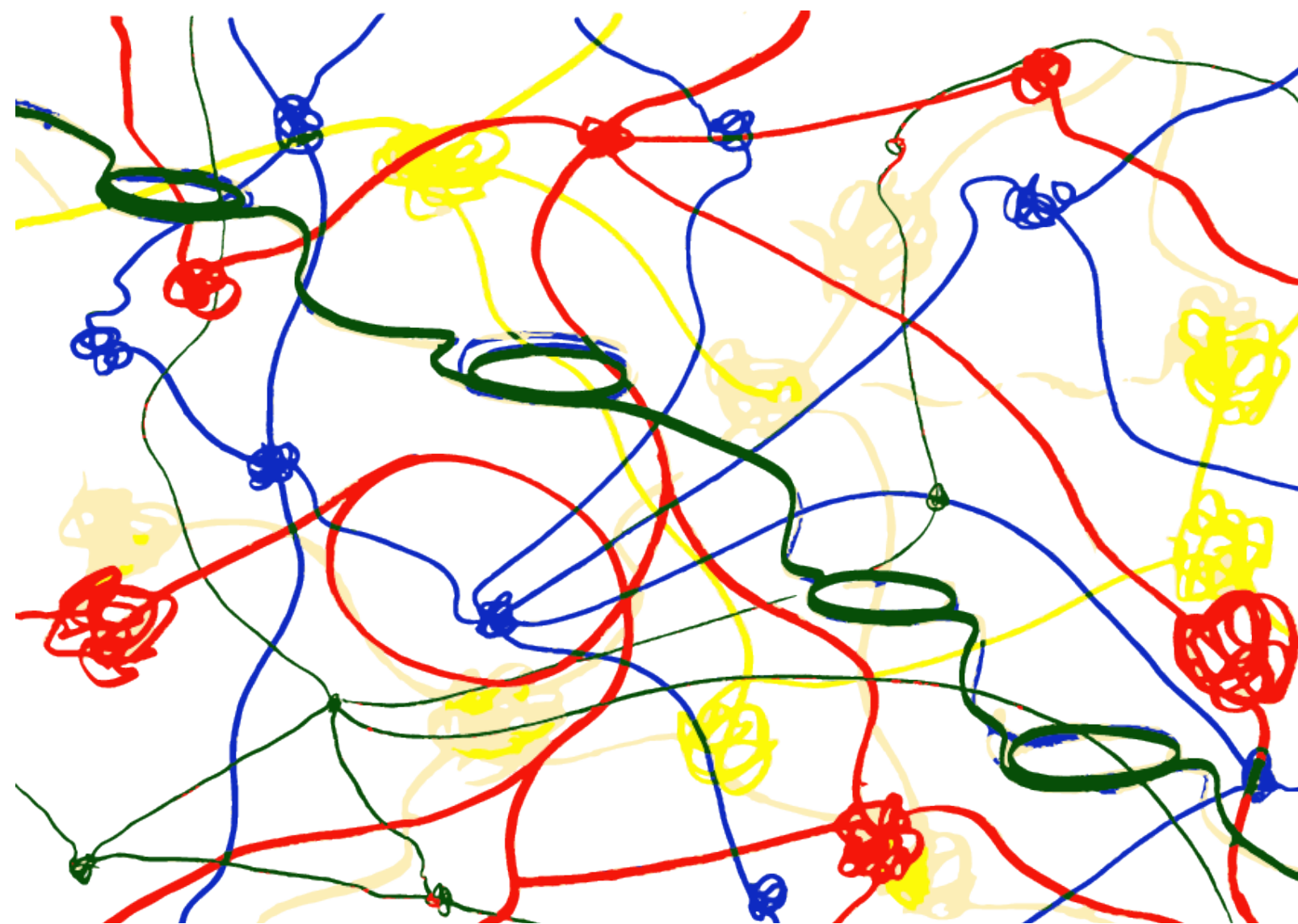


Figura 13: Cartografia do rizoma. Fonte: Autora, 2022.

A busca pela padronização de corpos e pelo enaltecimento de uma hierarquia objetiva, resultam em interferências prejudiciais ao espaço, afetando diretamente os corpos que lá habitam. O pensamento prático funcional-capitalista pode levar, com o tempo, a um apagamento gradual dos registros da memória existente no Terrain Vague.

No livro *Arquitetura e Política* (Montaner, 2015), é possível observar como existe uma tendência do sistema ao apagamento gradual da memória por meio do que o autor chama de “traumas urbanos”. Isso acontece porque pessoas sem memória, consequentemente, em sua maioria, não tem afetos e, sem a existência de afetos para com determinado espaço, não há resistência de nenhum tipo contra projetos que vêm sendo realizados e, consequentemente, destruindo patrimônios e memórias coletivas. “Certos traumas urbanos se produzem de maneira silenciosa e velada” (MONTANER; MUXÍ, 2014, p. 159), ou seja, nem sempre esses impactos acontecem de maneira imediata, mas sim, de modo discreto e silencioso, tornando o apagamento da memória no espaço de algo de difícil percepção.

No capítulo seguinte veremos que, silenciosamente, existem forças de apagamento da memória intrínseca ao trecho da ferrovia de Presidente Prudente, que aos poucos vão descaracterizando e tirando o significado daquele espaço, sendo um apagamento dos afetos que a população que lá habita tem (ou tinha) com o mesmo, além de abalar a relação da comunidade com o patrimônio existente no local.

Podemos falar de um apagamento sistemático da memória coletiva que ocorre em situações não explicitamente traumáticas, sem conflitos sociais aparentes, de uma maneira lenta e oculta como consequência do desenvolvimento tardo-capitalista e neoliberal das grandes urbes, que querem estabelecer identidades simples para o controle interno e a comunicação externa, voltados aos investimentos e ao turismo, e que se transmitem convenientemente adoçados por meio de campanhas publicitárias.[...] Cada vez que se arrasa a vida comunitária e o patrimônio existente, ocasiona-se um processo de estabelecimento de uma falsa memória sobre a existente. (MONTANER; MUXÍ, 2014, p. 159 e p. 168).

A fim de apreender os afetos e as subjetividades do espaço, com abordagem rizomática sobre ele, o Método Cartográfico (PASSOS; KASTRUP; TEDESCO, 2016) foi adotado para a realização deste Trabalho Final de Graduação. A realização de Derivas (Careri, 2002; Debord, 1956), práticas que, a partir da deambulação livre e desprentensiva – porém atenta –, pelo espaço da cidade, possibilitam reconhecer e interagir com a cidade subjetiva. Francesco Careri (2002) conceitua melhor a prática da deriva em um trecho de seu livro:

Depois da visita dadá e da deambulação surrealista cunha-se um novo termo: a *dérive*, uma atividade lúdica coletiva que não apenas visa definir as zonas inconscientes da cidade, mas que – apoiando-se no conceito de psicogeografia – pretende investigar os efeitos psíquicos que o contexto urbano produz no indivíduo. A *dérive* é a construção e a experimentação de novos comportamentos na vida real, a realização de um modo alternativo de habitar a cidade, um estilo de vida que se situa fora e contra as regras da sociedade burguesa e que pretende ser a superação da deambulação surrealista. (CARERI, 2002, p.83).

A partir da prática das derivas como modo de experimentação da cidade subjetiva, são elaboradas as Cartografias, registros que podem ser feitos a partir de diversos meios de expressão (desenho, texto, bordado, entre outros), e que mapeiam o espaço, as relações, os afetos e as subjetividades nele presentes. As cartografias foram parte essencial da metodologia para a expressão de um olhar mais sensível sobre a cidade e, nesse caso, sobre o Terrain Vague. Ao cartografar os espaços pelos quais ocorreu a deriva, há um reconhecimento de afetos, conexões e relações subjetivas que atravessam os corpos e os espaços, possibilitando identificar territórios passíveis de serem ativados em um projeto de intervenção.

Em *Mil Platôs* os autores abordam de maneira introdutória o método das cartografias, afirmando que existe uma clara diferença entre mapa e decalque, partindo de dois princípios: o da decalcomania e o da cartografia. O mapa contribui para a questão dos

trabalhos de campo, desbloqueando o corpo sem órgãos para sua abertura sobre um plano de consciência. Já o que os autores chamam de decalque, acaba por reproduzir coisas, girando em torno da propagação de redundâncias, sendo limitante, de certa forma, para o desenvolvimento da pesquisa que segue o método rizomático.

“O mapa é aberto, é conectável em todas as suas dimensões, desmontável, reversível, suscetível de receber modificações constantemente. Ele pode ser rasgado, revertido, adaptar-se a montagens de qualquer natureza, ser preparado por um indivíduo, um grupo, uma formação social. Pode-se desenhá-lo numa parede, concebê-lo como obra de arte, construí-lo como uma ação política ou como uma meditação.” (DELEUZE; GUATTARI, p. 21, 1995).

Outrossim, dando continuidade à reflexão sobre o pensamento rizomático no espaço urbano, pode-se dizer que, de acordo com Foucault (1979), as relações de poder existem nos espaços da contemporaneidade desde a sua concepção e acabam por sempre estar se renovando e modificando conforme o cenário histórico-político e os interesses das autoridades vigentes sobre o local em determinada conjuntura. Foucault (1979) também afirma que todo espaço tem uma história que, inegavelmente é atravessada por hierarquia de poder:

Seria preciso fazer uma “história dos espaços” – que seria ao mesmo tempo uma “história dos poderes” – que estudasse desde as grandes estratégias da geopolítica até as pequenas táticas do habitat, da arquitetura institucional, da sala de aula ou da organização hospitalar, passando pelas implantações econômico-políticas. É surpreendente perceber como o problema dos espaços levou tanto tempo para aparecer como problema histórico-político (...). (FOUCAULT, 1979, p.212).

A ferrovia, como abrigo de diferentes corpos, práticas espaciais, movimentos sociais, que se complementam e se entrecruzam, desperta o pensamento e a contemplação em quem permeia esse espaço, gerando uma reflexão sobre o espaço-tempo no qual se inserem agora. A partir do reconhecimento do espaço como único, vazio, previsível e homogêneo, a ausência surgem os “corpos dóceis” (Foucault, 1999), inertes, que aceitam

o que lhes é imposto e não questionam sua própria realidade.

Herdeiros dos cínicos, dos estoicos e dos epicuristas, projetaram um mundo em que as relações sociais seriam prazerosas, lúdicas, expressões dos desejos e afetos livres, mundo esse em que se formariam subjetividades éticas, libertárias – “um homem novo”, como se costumava dizer até algumas décadas atrás. Vincularam espaço e subjetividade a partir de outras referências, não visando a disciplinar os corpos e a sujeitar a todos pela configuração de um espaço urbano segmentado e hierárquico, mas tendo em vista criar condições para os encontros, para novas formas de sociabilidade e para a produção de subjetividades éticas, conectadas consigo mesmas, nesses contextos materiais, sociais e simbólicos. (RAGO, 2015, p. 46).

A ruptura que o pensamento rizomático gera nos ideais do indivíduo pensante, leva a percepção de problemáticas dentro do espaço que são ignoradas pela maioria dos cidadãos, resultando em uma ativação das potencialidades locais, tal como a intensificação dos afetos e valorização do espaço. De acordo com Rago, existem cidades exclusivas e segregadas, impositivas quanto aos padrões de pensamentos e atitudes. Uma vez que essa realidade é percebida e compreendida pelo indivíduo, a tendência é acontecer uma reação contrária à essa realidade. Nesse contexto, a autora destaca a importância dos movimentos sociais para o funcionamento da cidade como organismo vivo, uma vez que a base deles é o desejo pela rua, o coletivo e o urbano. Além disso, a fuga do autoritarismo leva a desordem aparente e à liberdade intrínseca ao Terrain Vague.

Diz Foucault que onde há poder, há resistências e, poderíamos acrescentar que, hoje, essas lutas também se diversificaram, multiplicaram e expandiram, assumindo novas formas, colocando outras exigências. [...] Esses movimentos sociais, lúdicos e irônicos expandem a noção de público e de cidadania e desafiam a lógica binária da cultura patriarcal[...] Nessa direção, as mulheres transformam o espaço urbano, denunciando e subvertendo as formas visíveis e invisíveis da exclusão, propondo reconfigurações na cidade e nas formas de vida possíveis. (RAGO, 2015, p. 55 e 58).

La presencia del poder invita a escapar de su presencia totalizadora; la seguridad llama a la vida de riesgo; el bienestar sedentario llama a nomadismo desprotegido; el orden urbano llama a la indefinición del terrain vague. (DE SOLÀ-MORALES, 2002).

Além da imensa importância cultural e política que o recorte da ferrovia utilizado no presente trabalho representa como um todo para a cidade e as pessoas que a permeiam, ela também tem um valor histórico significativo. Como pudemos ver no capítulo introdutório, sua importância para a origem do Município de Presidente Prudente foi imensa, tal como sua responsabilidade no desenvolvimento econômico nos primeiros anos da cidade. Pode-se, a princípio, pensar que o papel da Linha na história se encontra em um passado distante e insignificante, que não afeta mais sua espacialidade nos tempos presentes. Todavia, dentro do pensamento rizomático conseguimos observar que nem mesmo o tempo é tão limitado, linear e exato como pode aparentar de acordo com muitos livros de história.

Pelbart (2020) em seu texto “Rizoma Temporal”, parte do pressuposto da não existência do tempo para estabelecer suas ideias. Basicamente, o contexto do “tempo” na contemporaneidade não é mais o mesmo que em outros períodos históricos. De acordo com Pierre Levy (1996, apud Pelbart, 2020), é possível fazer uma divisão de três tipos de sociedade. A primeira seria a sociedade primitiva, baseada na transmissão oral de informações; a segunda as sociedades civilizadas, baseadas na escrita e, por fim, as sociedades contemporâneas, baseadas na informática.

A sociedade primitiva, por depender da constante repetição oral, é caracterizada principalmente por uma ciclicidade, portanto, pelo tempo cíclico. A sociedade civilizada, que, por possuir a escrita como ferramenta passa a armazenar informações e conhecimento, rompe com o ciclo da oralidade e passa a ser linear. Por fim, a sociedade contemporânea, de acordo com o autor, faz com que a perspectiva cronológica seja desfeita e surja uma nova modalidade temporal, múltipla e emaranhada em si: o Tempo Rizomático.

De acordo com o autor, o tempo na sociedade contemporânea deixa de ser linha e passa a ser “rede”. Em uma sociedade que tem como base a informatização de infor-

mações, sua história é remanejada e enriquecida constantemente no tempo presente, podendo ser representada pela figura do rizoma.

Em vez de uma linha do tempo, essa multiplicidade evoca um emaranhado do tempo, em vez de um fluxo do tempo, faz pensar numa massa de tempo, em vez de um rio correndo, lembra antes a Terra, cujos estratos coexistentes estão em constante remanejamento. (PELBART, 2020, p. 12).

Portanto, a vida do ser humano contemporânea acaba por ser regida pelas mutações sofridas pelo tempo, desde a pós-modernidade mais especificamente. Levando em conta a definição geral de rizoma por Deleuze e Guatarri como um conector entre um ponto qualquer a outro ponto qualquer (1995, p. 31), pode-se compreender a complexidade do tempo rizomático em si. Pelbart também cita Michel Serres, outro filósofo que pensa na questão temporal de maneira não-linear, exemplificando as maneiras como ele se movimenta em si.

[...] o tempo é paradoxal, ele se dobra, se torce, é uma variedade que seria preciso comparar a uma chama num braseiro, aqui cortada, ali vertical, móvel, inesperada [...] O tempo tem pontos de parada, rupturas, poços, chaminés de aceleração fulminante, rasgamentos, lacunas, tudo numa composição aleatória, numa espécie de desordem, ao menos visível. (SERRES apud PELBART, 2020, p.13)

Ao reconhecermos o tempo como paradoxal, é possível começar a compreender como funciona o tempo como rizoma. O autor nos apresenta uma forma de conceber o tempo por meio de uma teleologia. Nós como corpos pertencentes ao espaço-tempo, sentimos a ruptura do tempo como linha em nossos processos pessoais e cronológicos. Pelbart, ao estabelecer o tempo como um rizoma, desvincula o mesmo da história e de sua continuidade, levando em conta o tempo como um elemento caótico, sem início ou fim, repleto de continuidades, conexões e rupturas.

É consensual a ideia de que vivenciamos hoje uma mutação vertiginosa no regime temporal que preside nossa vida. Mutações tão desorientadoras que alteraram inteiramente nossa relação com o passado, nossa ideia de futuro, nossa experiência do presente, a própria tripartida em passado, presente e futuro, nossa vivência do instante, nossa fantasia de eternidade. Em suma, usando termos mais antigos e mais contemporâneos, nossa navegação no tempo ganhou aspectos inusitados. Já não navegamos num rio do tempo, que vai de uma origem a um fim, mas fluímos num redemoinho turbulento, indeterminado, caótico. A direção do tempo se dilui a olhos vistos. Também a espessura do tempo se evapora, nem mais parecemos habitar o tempo, e sim a velocidade instantânea, ou a fosforescência das imagens, ou os bits de informação. (PELBART, 2020, p. 19, grifo da autora).

A compreensão do passado como um conjunto de ruínas que devem ser congeladas como elementos espetaculares também é muito criticada pelo autor. A questão patrimonial no Brasil e no mundo sofre muito com essas questões, uma vez que a tentativa de recuperar um passado há muito perdido frequentemente rege as intervenções em patrimônios históricos, fazendo com que eles sejam sempre caricatos e imaginativos, se distanciando de significados e importâncias históricas reais que determinado monumento, obra ou espaço teria, de fato para dada sociedade ou grupo de pessoas. A ornamentação de monumentos históricos acaba destituindo-os de significado, tornando-os meros objetos perdidos no espaço-tempo.

A dúvida que surge quando se está diante de espaços ricos de significado e história, tal como um Terrain Vague, é como ativar, por meio do projeto, os territórios, a história e os diversos tempos que existem dentro desse espaço que, ao mesmo tempo é tão rico, mas tão descaracterizado e subutilizado aos olhos da sociedade funcional?

Quais seriam esses outros tempos, essas outras ideias de tempo que a filosofia capta e propõe, essas outras imagens de tempo que o cinema apreende ou produz, que a tecnologia libera, que os colapsos subjetivos dão a ver, que nossas máquinas de amar, sentir, perceber, sonhar, imaginar criam incessantemente e que nem de longe poderiam entrar sob a rubrica disciplinada de um tempo da história e de seu sentido excessivamente orientado? (PELBART, 2020, p. 24).

Portanto, pode-se observar que, de acordo com a filosofia deleuziana, a ideia de um rizoma temporal não é uma linha, mas sim “uma flecha invertida, ou quebrada, mas de uma rede temporal, que implica uma navegação multitemporal num fluxo aberto” (PELBART, 2020, p. 28). Da mesma forma que o pensamento arbóreo e o pensamento rizomático são muitas vezes contrapostos por Deleuze e Guattari, assim também o tempo cíclico é colocado em contraposição com o tempo rizomático. Além disso, ainda que o tempo arbóreo e o tempo rizomático sejam opostos em suas definições e significados, pode-se dizer que ambos coexistem no espaço tempo, de maneira complementar. Para a compreensão do tempo rizomático, a percepção e aceitação do tempo arbóreo-linear é essencial. Apreender os significados da regra para compreender e visualizar o que Deleuze chama de “tempo descentrado, aberrante, selvagem, paradoxal, flutuante ou mesmo afundado” (PELBART, 2020, p. 35).

O rizoma temporal não tem um sentido (o sentido da flecha do tempo, o bom sentido, o sentido do bom senso, que vai do mais diferenciado ao menos diferenciado) nem reencontra uma totalidade previa que ele se encarregaria, abolindo-se, de explicitar no Conceito. Ele não possui um sentido e é alheio a qualquer teleologia. (PELBART, 2020, p. 41).

Cartografar o tempo rizomático colabora para a compreensão completa (ou pelo menos mais aprofundada) das subjetividades do espaço. A heterocronia está presente claramente em espaços como o trecho da Linha Férrea estudado neste trabalho, que possuem cunho patrimonial-histórico muito acentuado e presente no espaço.

Portanto, a partir das ideias aqui apresentadas, pode-se apreender que o presente Trabalho Final de Graduação irá focar no aprofundamento do processo de compreensão do espaço, em busca de reconhecer suas subjetividades, afetos, corpos e ambiências, tal como o sentimento de espera e potência que existe nesse espaço (Terrain Vague), buscando acentuar o sentimento de pertencimento ao mesmo, levando a sua

maior valorização e consequentemente à preservação patrimonial daquela área.

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. (DELEUZE; GUATTARI, p. 36, 1995).

Considerando esse o estado de espera que o trecho da Linha Férrea que está sendo pesquisado se encontra, e o potencial do local, no próximo capítulo serão apresentadas algumas análises dele, que foram feitas a partir da metodologia cartográfica, ou seja, a partir de derivas e cartografias, que permitiram um reconhecimento do espaço que vai além do óbvio e superficial.

3. DESALINHAMENTOS

3.1. ANÁLISES CONTEMPORÂNEAS E COMPARAÇÕES

Levando em conta a multiplicidade de elementos, corpos, significados e usos intrínsecos a área da Linha Férrea de Presidente Prudente estudada e seu entorno, é possível reconhecer um rizoma, caracterizado por sua heterogeneidade e pela constante transformação na qual ele se encontra, repleto múltiplas conexões, reconexões e rupturas (Deleuze, Guattari, 1995). O objeto de estudo deste Trabalho Final de Graduação se situa entre o Centro Cultural Matarazzo, instituição Cultural do Município e o Galpão da Lua, organização de artistas?

A partir das primeiras derivas (CARERI, 2002), realizadas foram reconhecidas diversas e múltiplas territorialidades. Algumas dessas apreensões foram capturados, recordados e montados em uma colagem de fotos (Figura 14), que expressa, a partir de um olhar inicial, o quão diverso é esse espaço, tendo em vista que ele combina diferentes vegetações, construções, corpos, e atividades. Nesta cartografia é possível identificar os galpões dentro dos quais funciona a iniciativa cultural Galpão da Lua, se contrapondo à construção na qual se encontra o Centro Cultural Matarazzo, do outro lado da linha.

O Coletivo Cultural Galpão da Lua foi uma iniciativa que teve início em Presidente Prudente, no ano de 2011. O grupo, nos primeiros anos de sua existência ocupava um galpão na Vila Brasil e, apenas em 2015, passaram a ocupar um dos muitos galpões (outrora vazios), que permeiam o trecho estudado da Linha Férrea de Presidente Prudente, com acesso pela Rua Júlio Tiezzi, onde se encontram até os dias atuais. No ano de 2017, a sede do Coletivo foi interditada e lacrada por determinação do Ministério Público, mas



Figura 14: Cartografia de uma das primeiras derivas. Fonte: autora, 2022.

foi reaberta três dias depois por meio de um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta). Contudo, em abril de 2018 o local foi novamente lacrado, porém, logo foi reaberto a pedido da prefeitura (Figuras 15 e 16).



Figura 15: Primeira vez em que o Galpão da Lua foi interditado pelo MP. Fonte: O Imparcial acessado em 2023.

Após assinatura de TAC com o MPE, sede do Galpão da Lua é liberada em Presidente Prudente

Coletivo cultural terá de realizar adequações para que o espaço, que fica na antiga estação ferroviária, tenha condições de atender à demanda de atividades.

Figura 16: Notícia de liberação do uso do estabelecimento Galpão da Lua; Fonte: Reportagem do G1.

Dentre esses diversos obstáculos e percalços, o Coletivo vem resistindo, oferecendo e disponibilizando diversas atividades voltadas para públicos diversos, se destacando como um espaço que mescla programas artístico-culturais e valores políticos, sendo importante para o desenvolvimento de movimentos sociais dentro do espaço urbano e, conseqüentemente, para a ativação de afetos e dessas relações outrora adormecidas (Figura 17).



Figura 17: Organização de atividades acontecendo na rua em frente ao próprio Galpão; disponível na página do facebook do Galpão da Lua, 2023.

Atividades tais como a Feira da Reforma Agrária¹, espetáculos de teatro, apresentações circenses, (como as o circo de rua voltado para crianças, nomeado “RuAr”, apresentado na Figura 18), danças e diversas oficinas, que acontecem tanto no próprio Galpão quanto em outros espaços da cidade, inclusive no Centro Cultural Matarazzo, abordam sempre temas importantes da atualidade, levantando debates e reflexões que movimentam, conectam e despertam o sentimento de pertencimento das pessoas aos locais nos quais as atividades culturais do grupo ocorrem.



Figura 18: RuAr, uma das atividades do Galpão da Lua que é realizada em bairros diversos da cidade, localizados nas periferias; imagem retirada do Facebook do Coletivo, acessado em 2023.

¹ Eventos organizados e realizados pelo Coletivo Cultural Galpão da Lua podem ser acompanhados através de sua conta no Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/galpaodalua/>, acessado em setembro de 2022.

Ao se atravessar a Linha Férrea nas proximidades desse trecho repleto de atividades culturais e corpos ativos, nos deparamos com o Centro Cultural Matarazzo que, apesar de ser um espaço também dedicado a atividades culturais, acaba se diferenciando muito do Coletivo Cultural Galpão da Lua, uma vez que se caracteriza como uma instituição organizada e gerenciada pela prefeitura, não possuindo a mesma fluidez de atividades e desprendimento que o Coletivo Cultural Galpão da Lua possui. Apesar dessas diferenças de gestão e de atividades, esses estabelecimentos mantêm uma boa comunicação e interligação entre eles. Diversas atividades organizadas e recebidas pelo Coletivo Galpão da Lua, desde cursos até mesmo apresentações e oficinas, são sediadas no Centro Cultural Matarazzo, como foi o caso do espetáculo “Deslocaloca”, produzida pelo Coletivo e que aconteceu no Teatro Paulo Roberto Lisboa (Matarazzo), tal como mostra o anúncio da Figura 19.



Figura 19: Divulgação do espetáculo teatral “Deslocaloca”; fotografia disponível no Facebook do Galpão da Lua, acessado em 2023.

A Linha, nesse caso, aparece como um território que, ao mesmo tempo, contrapõe esses espaços culturais e estabelece entre eles um elo, uma conexão. Mesmo que as pessoas que cruzem a linha diariamente não estejam se encaminhando necessariamente para o Galpão da Lua ou para o Centro Cultural Matarazzo, elas acabam sendo afetadas por ambos os espaços, uma vez que as atividades deles transbordam para os trilhos e para seu entorno, seja na forma de sons, cheiros, pela arte marcada nas paredes ou pelos próprios corpos e práticas espaciais que ocorrem lá, ocupando esses espaços e estendendo suas atividades, eventualmente, para os trilhos.

Levando em conta o texto de Rago (2015) e suas abordagens sobre a filosofia foucaultiana, um exemplo muito claro que expõe a realidade prática tanto do pensamento funcional quanto das relações de poder que vigoram em espaços da, mais especificamente no contexto do Terrain Vague (SOLÀ-MORALES, 2002), é a recente derrubada dos muros que delimitavam o comprimento dos trilhos por muitos anos, nas proximidades do Galpão da Lua e do Centro Cultural Matarazzo, destacado nas Figuras 20 e 21. Essa ação da prefeitura municipal, é uma investida explícita em prol do apagamento da memória coletiva sobre aquele território (MONTANER; MUXÍ, 2015). É possível reconhecer como a derrubada dos muros alterou a paisagem urbana e as dinâmicas locais na Figura 8, apresentada anteriormente.



Figura 20: Extensão do muro que outrora existia na área. Fonte: autora, 2021.



Figura 21: Ambiências e ocupações intrínsecas ao muro. Acervo da autora, 2021, editada.

Além da derrubada do muro, houve alterações com relação à continuação dos muros existentes em outros pontos da mesma paisagem, como é possível observar em Trabalhos Finais de Graduação (TFGs) que foram feitos sobre a área. No TFG de Chaparim (2018) e Andrade (2021) conseguimos observar que a derrubada do muro é algo que vêm acontecendo gradativamente ao longo dos últimos anos, uma vez que partes da extensão desse muro já haviam sofrido intervenções anteriormente, e eram usadas como espaços de passagem por parte dos transeuntes (Figura 22).



Figura 22: Pedaco do muro derrubado ao lado do Galpão da Lua, servindo de passagem. Fonte: CHAPARIM, 2018.

Em 2018, ao longo do seu TFG, Chaparim trouxe à tona a questão da gestão do patrimônio, o que não foi possível identificar com clareza. A concessionária Rumo ALL (América Latina Logística) é responsável pelo trecho dos trilhos que cortam Presidente Prudente. Contudo, intervenções como o aterramento dos trilhos, foram realizadas pela Prefeitura Municipal, o que indica conflitos de atuação sobre a área referida.

A presença do camelódromo nas proximidades do local também foi destacada no trabalho de Chaparim (2018), o que mostra a importância que esse espaço tem no contexto da Zona Leste de Presidente Prudente. A proposta de reforma para um espaço homogeneizado e padronizado, cujo término de obras vem sendo constantemente adiado, contrasta com características dessa atividade, orgânica, espontânea, diversa e já preestabelecido dentro da cidade.

O Galpão da Lua também aparece como elemento de destaque no trabalho de Chaparim (2018). Os relatos de pessoas que foram assistir peças de teatro e apresentações no local são marcantes, principalmente pelo fato de esses eventos não estarem mais acontecendo com tanta frequência na Rua Júlio Tiezzi, mas sim, em sua maioria, em outras partes da cidade. Além disso, a quantidade de pessoas que conhece e frequenta o Centro Cultural Matarazzo se mostrou muito maior e significativa do que as que conhecem e frequentam o Galpão da Lua. As fotografias da Rua Júlio Tiezzi que constam nesse trabalho mostram uma rua cheia de carros estacionados, levemente movimentada). É possível que, devido à ausência da casa do chefe da estação, recentemente demolida, possa ter um papel importante na intensificação do abandono e desuso desse trecho específico.

O Trabalho Final de Graduação de Veloso (2015), também ressalta diferenças e semelhanças para com a realidade atual da linha. O autor pontua o surgimento do Viaduto Comendador Tannel Abbud, em meados da década de 1980, ligando o centro da cidade

com a Zona Leste. A presença do Viaduto interrompeu dinâmicas preexistentes naquele espaço, criando, ao mesmo tempo, novas ambiências para aquele local. O principal foco que essa obra teve foi o automóvel, uma vez que, até os dias atuais, é desprovido de calçamento para pedestres, forçando os corpos que o atravessam a se arriscarem em meio aos automóveis ou atravessarem os trilhos (o que, apesar de mais seguros por um lado, por outro não são equipados propriamente para a travessia de pessoas).

Veloso (2015), também destaca uma passagem subterrânea sob esse Viaduto, implantada com o intuito de ser uma alternativa para pedestres, mas só funcionava entre as 6 h e 22 h (atualmente se encontra lacrada). Após esse horário, as pessoas teriam que usar outros meios para fazer, a pé, a travessia entre as regiões Leste e Oeste da cidade. Apesar de todos esses pontos que dificultavam a passagem e permanência de pessoas naquela área, muitos corpos se adaptaram e a habitam.

Tanto Veloso (2015), quanto Chaparim (2018) relatam um grande movimento na Praça da Bandeira e algumas atividades acontecendo sob o viaduto. A parte de baixo do Viaduto habitados por a corpos sem teto e, local de comércio para muitas barracas de alimentos e vendedores ambulantes (Figura 24). Atualmente esse trecho da extensão da Linha se encontra desértico, não só sem atividades comerciais, mas também sem os corpos que a habitavam e ocupavam organicamente. Essas dinâmicas foram bruscamente interrompidas em decorrência do projeto da prefeitura que vem sendo construído, que busca estender o Calçamento de Presidente Prudente até a Zona Leste da cidade, além dos trilhos. As Figuras 25 e 26 mostram a situação atual do espaço sob o Viaduto, outrora tão agitado, mas atualmente esvaziado.



Figura 24: Movimento sob o Viaduto. Fonte:CHAPARIM, 2018.



Figura 25: Vista lateral da passagem subterrânea sob os trilho. Fonte: Autora, 2023.



Figura 26: Vista da área sob o viaduto atualmente. Fonte: Autora, 2023.

A expulsão de muitos dos corpos que habitam essa área, é reflexo direto do processo que vem modificando o lugar, realizado pelo poder público, em clara tentativa de limpeza e higienização com a homogeneização e padronização desse ambiente. Chaparim, (2018), apresenta uma intervenção em conjunto com os integrantes do Galpão da Lua, o que hoje seria muito difícil, dado o esvaziamento e desocupação daquele espaço, que está fechado e vazio em todas as práticas de derivas realizadas.

Podem ser observados, também, alguns elementos que permanecem ao longo do tempo, tal como as apropriações diversas da linha por parte das pessoas que a habitam e a atravessam, além da presença de vestígios dos múltiplos usos que pessoas invisibilizadas fazem dos trilhos e de seus “esconderijos”. Desde vão entre um vagão abandonado e um muro, um espaço apertado dentro de um buraco entre trilhos, cantos nos quais

não é possível enxergar com clareza à noite: todos esses espaços escuros, dos quais o trecho da linha férrea de Presidente Prudente é repleta, servem de esconderijo para pessoas que querem se manter a par da sociedade, sejam usuários de drogas, pessoas em situação de rua procurando um lugar para pernoitar, dentre outros.

A segregação e a desigualdade espacial são elementos presentes naquele espaço, levantados por Rodrigues (2016), ao longo de seu caminhar no espaço para o desenvolvimento do seu TFG. Essa situação de segregação é muito visível não apenas pelos vestígios de moradores de rua mas também pela discriminação que existe com os moradores dos bairros além da linha por parte da população, que os consideram “menos desenvolvidos” (expressão que apareceu em uma das entrevistas realizadas). Segue o trecho abaixo, no qual ela menciona a multiplicidade e pluralidade daquele espaço:

“O sentido pejorativo do “além-linha” em Presidente Prudente tem suas raízes históricas, porém suas marcas prevaleceram no tempo e não são apenas físicas, mas culturais de uma população que faz transpõe esse discurso de geração em geração.” (RODRIGUES, 2016, p. 46).

Apesar das mudanças e permanências que ocorreram na área nos últimos anos, é possível notar que nunca as alterações realizadas ao longo da Linha foram tão intensas e simultâneas como têm sido agora. Prova disso é a obra já mencionada da Prefeitura na área, vinculado ao projeto do Camelódromo, que pretende “revitalizar” a área da Linha e conectar o Centro da cidade com a Zona Leste, mais uma tentativa de padronização e homogeneização dos espaços, que já tem uma dinâmica própria, heterogêneos e diverso, com os corpos singulares que lá habitam. Imagens desse projeto foram publicadas em uma reportagem do G1, em 2017¹ (Figuras 27, 28, 29 e 30).



Figura 27: Implantação da intervenção a ser realizada. Fonte: G1, 2017.



Figura 28: Vista do projeto do Camelódromo de Presidente Prudente, a partir do qual é possível ver o Viaduto também. Fonte: G1, 2017.

¹ Reportagem retirada do site do G1, disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/projeto-de-reformulacao-do-camelodromo-de-presidente-prudente-contempla-obras-orcadas-em-r-20-milhoes.ghtml>, acessada em 2023



Figura 29: Proposta de projeto sob o Viaduto. Fonte: G1, 2017.



Figura 30: Proposta de projeto na área de intervenção do TFG. Fonte: G1, 2017.

Nesta reportagem é possível verificar que a intervenção no antigo Camelódromo de Presidente Prudente vai além, se estende até os trilhos do trem, e incorpora a calçada do outro lado dos mesmos.

O projeto elaborado pela prefeitura tem como objetivo inserir o espaço dos trilhos (inclusive o trecho que passa sob o viaduto) na lógica funcional da cidade, trazendo para essa área as atividades comerciais e construções de prédios públicos, atraindo pessoas de outras regiões para ocupá-la e utilizá-la. Por um lado, esta aparenta ser uma boa premissa para a área, todavia, sem uma análise prévia à realização do projeto, o mesmo pode desencadear um processo de apagamento de registros materiais dos outros tempos de ocupação.

Esse modo de ocupação modifica a identidade espacial de uma área importante e significativa para a cidade. Além de calçamentos e desocupação de pessoas em situação de rua, esse projeto foi o responsável pela derrubada dos muros que permeiam aquela área. O prédio do Atende Prudente já foi construído no local, e os calçamentos estão em processo de implantação (como será possível observar posteriormente).

A Estrada de Ferro Sorocabana desde sua concepção, tal como foi possível notar no capítulo introdutório, foi palco das históricas relações de poder mencionadas por Foucault (1979), possuindo vínculos políticos fortemente estabelecidos. A presença do muro naquele local por tantos anos, além de reforçar limites e essas relações predeterminadas, havia criado ambiências específicas que se apoiavam nele, além de promover, de certa forma, a ocupação daquele espaço por diversos corpos que buscavam abrigo e invisibilidade, fornecidos pela presença da barreira física e visual do muro, tal como é possível observar nas imagens anteriormente apresentadas.

Dentre as alterações mais recentes, podemos apontar que a ausência do muro (Fi-

gura 31) foi uma das que mais criou novas e diferentes ambiências nesse Terrain Vague, impactando diretamente os indivíduos que habitam, ocupam e atravessam esse território, removendo e apagando algumas vivências, ao mesmo tempo em que abre espaço para outras experiências e presenças no local. Ainda existem pegadas da existência do muro e dos corpos que nele se apoiavam, reafirmando que os tempos não se sucedem linearmente, mas se dobram e entrecruzam, se sobrepondo uns aos outros, em uma rede heterogênea (PELBART, 2020), fazendo com que o apagamento da memória coletiva de um grupo sobre o local não seja feito imediata e rapidamente, mas sim, contínua e lentamente ao longo dos anos (MONTANER, 2015).



Figura 31: Ausência do muro na Linha Férrea de Presidente Prudente –SP. Fonte:autora, 2022.

Ademais, outro “trauma urbano” (MONTANER, 2015) vivenciado por esse território recentemente, foi o aterramento dos trilhos para a ocorrência de um evento anual do Município, o “Batatec”¹. Essa iniciativa realizada pela Prefeitura Municipal foi realizada em um local de importância patrimonial, desconsiderando a importância dele não apenas para a história da cidade, mas também para os moradores locais e sua memória e afetos para com o espaço, uma vez que não foi realizada nenhuma consulta pública e nenhuma espécie de aviso prévio acerca dessa agressiva intervenção sobre os trilhos (Figura 32).



Figura 32: Aterramento dos trilhos, disponível no site “Notícias do Brasil”, 2022.

¹ Notícia sobre o aterramento dos trilhos em Presidente Prudente, disponível em: reportagem do G1 de 2022; Acessado em agosto de 2022.

O fato de que quem deveria cuidar dessa área não apenas deixa de fazê-lo, mas também investe para seu possível apagamento e maior deterioração, leva a muitas reflexões sobre a questão do patrimônio, da memória e da identidade deste espaço, que serão melhor discutidas ao longo das análises da área apresentadas neste mesmo capítulo, nos tópicos 3.2 e 3.3. Essa contextualização da Linha e do seu panorama contemporâneo dentro da cidade, irão colaborar para o desenvolvimento de uma visão crítica nos próximos capítulos, baseada nos principais autores e metodologias utilizadas no desenvolvimento do presente Trabalho Final de Graduação.

Tal como afirma Pelbart (2020), o tempo na contemporaneidade não é um elemento fixo, ou seja “[...] o tempo linear [...] é apenas uma das formas possíveis do tempo” (PELBART, 2020, p. 24). Levando em conta as diversas transformações recentes pelas quais o trecho estudado passou, pode-se observar que nele existe um fluxo aberto de tempo, mencionado por Pelbart com base na filosofia Deleuziana, que considera a dobra do tempo sobre si mesmo. Em uma tentativa de representar a heterocronia deleuziana, mencionada por Pelbart, e as sobreposições de diferentes linhas do tempo e histórias dentro de um mesmo espaço heterogêneo (ou heterotópico, de acordo com Rago, 2015), foram sobrepostos, por meio de fotografias, algumas temporalidades pelas quais o recorte a ser apreendido na ferrovia de Presidente Prudente já passou e vem passando, as quais se acumulam na contemporaneidade. O resultado se encontra na Figura 33.



Figura 33: Cartografia do tempo rizomático. Fonte: autora, 2022.

Nesta cartografia, pode-se observar como os diferentes tempos, além de se complementarem, se sobrepõem de uma maneira pouco organizada ou linear. A atualidade abriga diversos momentos da história que não desaparecem simplesmente dos territórios, mas ficam marcados de maneira permanente, seja no espaço físico ou na memória construída sobre ele por meio das pessoas que nele habitam. Levando em conta esse fluxo temporal rizomático, observa-se a importância de sua análise ao se projetar sobre um Terrain Vague. De acordo com Montaner (2015), muitas vezes a memória não é apenas ignorada, mas também eliminada e apagada por meio da imposição gradual de novas memórias sobre o espaço.

Um dos maiores paradoxos, ambiguidades e dificuldades que a condição pós-moderna apresentou são os processos de eliminação da memória real e a invenção de memórias temáticas e estabelecidas – é o caso da facilidade com que as culturas pós-modernas criam imediatamente tradições festivas e comemorações e impõem edifícios – arranha-céus ou shopping centers – como símbolos imprevistos das cidades. Com isso, produzem um processo psicológico de “distração”, quando de repente, sem que a coletividade esteja muito consciente disso, uma falsa memória expulsa a existente, que é substituída por um imago. (MONTANER; MUXÍ, p. 161, 2015).

Portanto, partindo-se do panorama geral apresentado neste tópico sobre a realidade do trecho da Linha Férrea estudado, e o fato de que se trata de um Terrain Vague rico em ambiências, subjetividades e afetos, que se encontram ameaçados pela tendência do apagamento da memória local, buscou-se, com base nas derivas e cartografias que serão apresentadas no tópico seguinte, realizar um aprofundamento na apreensão e cognição da área e reconhecer potencialidades a serem ativadas, de modo a intensificar a relação de pertencimento das pessoas para com o local.

3.2. DESVENDANDO ALINHAMENTOS

A primeira etapa para ultrapassar as perspectivas óbvias e o olhar funcional-objetivo sobre esse espaço, foi a realização de derivas, método já explicado anteriormente. Esses trabalhos de campo foram realizados em dias e horários diferentes, entre Março de 2022 e Abril de 2023, em busca de realizar uma imersão no espaço. As derivas foram realizadas com muita calma e atenção, para que fosse possível a observação atenta de elementos que não estivessem óbvios e ao olhar funcional da produção da cidade. Ferramentas como croquis e fotografias foram essenciais para o processo de deriva, uma vez que auxiliaram na composição das apreensões das ambiências.

Em todas as visitas ao espaço, o movimento no local não se mostrou intenso. Na maioria das vezes a presença de pessoas se concentrava no Centro Cultural Matarazzo, no qual ocorrem aulas e eventos que atraem um movimento considerável. Na Quarta-Feira, dia 24 de agosto de 2022, durante a deriva realizada entre 18:30 e 21:00, o movimento de pessoas, incluindo pais com crianças pequenas, era muito intenso no Centro Cultural Matarazzo (Figura 34), uma vez que diversas aulas de dança (Ballet clássico, Street Dance, entre outras) estava acontecendo nas salas locais naquele instante. A presença do som de músicas diversas e vozes vindas desse mesmo espaço eram uma constante nos trabalhos de campo, não apenas no do dia 24 de agosto, mas em todos os outros realizados na área.

Além dessa deriva no período noturno, muitas derivas diurnas foram realizadas (algumas estão melhor detalhadas no anexo do presente trabalho). No dia 16 de março de 2023, por exemplo, foi realizada uma deriva no período da tarde. A insolação sobre os trilhos e seus arredores estava muito intensa nesse dia (tal como na maioria dos dias). Havia algumas atividades comerciais acontecendo em frente ao Centro Cultural Mata-

razzo (venda de água de coco, raspadinha e caldo de cana), que serviam principalmente seus alunos.



Figura 34: Centro Cultural Matarazzo, dia 24 de agosto de 2022. Fonte: autora.

Nesse dia a temporada de chuvas em Presidente Prudente havia acabado de começar e, apesar do sol presente no dia, o fato de ter chovido nos dias subsequentes foi suficiente para deixar a terra vermelha sobre os trilhos muito úmida e com algumas poças de água (Figura 35). Apesar dessa umidade da terra, muitas pessoas atravessaram os trilhos ao longo desse dia, dentre elas mulheres com sacolas de compra de lojas presentes no Centro, pessoas com uniformes de empresas, mulheres com crianças, adolescentes com instrumentos musicais e pessoas idosas.



Figura 35: Poças d'água presentes sobre os trilhos no dia 16.03.23; Fonte: autora.

As travessias, independente de qual fosse o corpo que atravessava, se davam de maneira intensa e rápida, acompanhando o ritmo da cidade funcional. A dificuldade de abordar e estabelecer uma conversa com quem quer que fosse era muito difícil e, por esse motivo, nesse dia acabei mantendo meu olhar em elementos espaciais e sonoros do espaço, tais como os insetos cricrilando, cachorros latindo, pessoas conversando e música tocando (proveniente do Centro Cultural Matarazzo).

No dia 28 de março de 2023, a deriva também foi realizada em uma tarde de dia útil, mas dessa vez foi feita de forma acompanhada por uma veterana da Universidade. As chuvas e a umidade da terra sobre os trilhos se mantinham, novamente dificultando sua travessia. Neste dia em específico, conseguimos conversar com algumas pessoas, que já estavam paradas por algum motivo, então não foi necessária a interceptação de transeuntes. O trajeto realizado neste dia foi registrado na Figura 36.



Figura 36: percurso realizado no dia 28.03; Fonte: autora, 2023.

O primeiro com o qual conversamos foi um homem de aparente meia idade, Beto, trabalhador da Cimcal, que se encontrava em seu horário de descanso no final da Rua Júlio Tiezzi. Ele mencionou que durante o dia havia um grande movimento de pessoas sobre os trilhos, porém, no período noturno, o lugar se tornava perigoso por conta da presença de usuários de drogas no local. Além disso, de acordo com Beto, os bairros além da linha não se desenvolveram, se encontram parados no tempo; isso foi dito com um tom crítico e de reprovação por parte dele: “É a parte velha... se você descer aqui pra baixo você vai ver que tem muita coisa antiga ainda; aqui não desenvolveu”.

Outra pessoa com a qual cruzamos foi uma mulher, também de meia idade, que estava sentada fumando do lado de fora de sua casa, em uma rua ao lado do Centro Cultural Matarazzo. Ela afirmou que morava naquele bairro desde a infância e gostava muito de lá. Todos da vizinhança se conheciam e, de acordo com ela, tinham uma boa convivência. Além desses relatos, ela também afirma ter ótimas lembranças de infância no local. Ela disse que conviveu muito com a linha em seus tempos de funcionamento, e afirma gostar muito de morar lá. Se mudou por um período, mas havia retornado para morar com sua mãe (há 3 anos).

Fora a deambulação por meio das áreas já exploradas, também fomos de encontro a espaços que se encontravam nos arredores imediatos da linha e ainda não haviam sido visitados no contexto do presente trabalho, tais como um ponto de manutenção que outrora servia aos vagões de trem (Figura 37).



Figura 37: Posto de manutenção para trens, desativado. Fonte: autora, 2023.

Por último chegamos a uma ponte presente na extensão da Rua Barão do Rio Branco, um ponto de conexão para automóveis e pedestres entre o Centro de Presidente Prudente e a Zona Leste da cidade. Essa ponte tinha uma vista muito bela dos bairros além da linha, que foi registrada na Figura 38.

A última deriva realizada aconteceu no dia 14 de abril de 2023, no período da manhã, acompanhada de um colega de turma. Houve, no dia anterior a deriva, uma chuva muito intensa (a mais forte do ano até então), que deixou a terra vermelha sobre os trilhos não só úmida, mas encharcada e com muitos pontos de poças d'água acumulados. Esse fator colaborou para a imensa dificuldade de travessia dos trilhos, uma vez que a cada passo os pés se afundavam nesta lama de terra vermelha. A Figura 39 mostra como estava a área neste dia.



Figura 38: Vista da ponte presente na Rua Barão do Rio Branco. Fonte: autora, 2023.



Figura 39: Poças de água acumuladas sobre os trilhos. Fonte: autora, 2023.

Atravessamos a linha com imensa dificuldade e sujando muito os sapatos. Andamos perto dos galpões e lá havia uma espécie de cama improvisada (um papelão com um cobertor por cima, ao lado de um par de chinelos), mas que estava vazia. Um vestígio de que alguém havia dormido lá em razão da chuva intensa do dia anterior (Figura 40).

Após a travessia dos trilhos, retornamos para a rua, andando pela calçada em construção que permeia os trilhos. Essa calçada acabou de repente, restando um caminho de terra que também se encontrava encharcado por conta da chuva (Figura 41), forçando quem andava sobre a calçada a andar no asfalto da rua, um perigo iminente levando em consideração o intenso movimento de carros naquela rua.



Figura 40: Vestígios de permanência dos corpos invisíveis. Arquivo pessoal da autora, 2023.



Figura 41: Fim da calçada em construção. Arquivo pessoal da autora, 2023.

Após a caminhada arriscada sobre o asfalto, chegamos ao Viaduto Comendador Tannel Abbud. Por estar bem aterrado, tal como no outro trecho da linha, foi difícil a caminhada nesse pedaço. A terra estava muito lamacenta e os pés afundavam ao caminhar. Observamos o local, que antes abrigava muitas pessoas em situação de rua e vendedores ambulantes, mas hoje estava completamente vazio (Figura 42). Encontramos uma passagem subterrânea, que estava lacrada.

Por fim, fomos até a ponte da Rua Barão do Rio Branco, onde a vista era muito bela. Andamos por algumas ruas alternativas dos bairros além da linha, nas quais ainda não tinha andado em outras derivas. As casas aparentam ser bem antigas, tal como os carros e as pessoas. Como já foi averiguado anteriormente, os territórios e o tempo nesse local são outros, que sofrem constantemente com a tentativa de homogeneização e de encai-

xe no tempo da cidade funcional. Ao enxergar aquela área da cidade como “atrasada” ou “não desenvolvida” (como já foi ouvido em uma das entrevistas), as pessoas fecham os olhos para suas particularidades e seus encantos, perdendo uma experiência que poderia ser muito agradável nessa parte da cidade.



Figura 42: Área sob o Viaduto Comendador Tannel Abbud, enlameada. Arquivo pessoal da autora, 2023.

3.3. CARTOGRAFANDO DESALINHOS

A partir das análises dos acontecimentos recentes que ocorreram na área e da realização de derivas, presentes no capítulo anterior, foi possível notar a importância da aplicação do método cartográfico nesse território tão rico de subjetividades, significados, expectativas e potencialidades (Terrain Vague). Essa metodologia exige que o pesquisador se coloque como participante ativo do espaço, fugindo da característica de mero observador, fazendo com que ele perceba diversos elementos que não se destacariam se fosse usada outra metodologia. Além disso, a experimentação do espaço permite que ele afete o pesquisador, ao mesmo tempo em que seja afetado pelo pesquisador. A deriva e as cartografias que dela resultam buscam retratar esses territórios e essas conexões/interações com o espaço como um todo.

Saber ler o mar é saber interpretar o território, saber interpretar onde há energia a ser aproveitada, também energia urbana, movimentos sociais, artísticos, pessoas que podem se colocar em jogo no campo com você. Essa metáfora náutica da deriva, em minha opinião, é muito importante para de fato entender essa relação entre projeto e acaso/circunstância, especialmente na leitura de como é o mar, qual é a situação, qual é a minha condição. Então, a deriva é isso, é talvez um objetivo, que geralmente é muito elevado, de fazer a revolução, ou de pelo menos viver um momento revolucionário na situação que eu construí, porque a deriva é uma situação. (CHAPARIM; CAON. Trecho da fala de Careri em sua entrevista, 2022).

Portanto, pode-se dizer que a pesquisa desenvolvida por meio do método cartográfico possui um ritmo próprio e pode ser, por muitas vezes, desafiadora, centrada nas subjetividades e atravessamentos por meio da experimentação do indivíduo-autor para com o espaço, levam mais tempo porque seu foco não é nos resultados em si, mas sim no processo.

Por sua vez, a cartografia propõe uma reversão metodológica: transformar o metá-hó-dos em hódos-metá. Essa reversão consiste numa aposta na experimentação do pensamento – um método não para ser aplicado, mas para ser experimentado e assumido como atitude. Com isso não se abre mão do rigor, mas esse é ressignificado. O rigor do caminho, sua precisão, está mais próximo dos movimentos da vida ou da normatividade do vivo, do que fala Canguilhem. A precisão não é tomada como exatidão, mas como compromisso e interesse, como implicação na realidade, como intervenção. (Passos, Kastrup, Escóssia, 2020, p.10-11).

No decorrer do processo, as cartografias resultantes da observação e da reflexão sobre os trabalhos realizados em campo, por meio das derivas, são de suma importância para a apreensão e cognição da cidade subjetiva do trecho estudado. De acordo com Koolhaas (1995), a Cidade Genérica é um “lugar de sensações fracas e frouxas, escassas e distanciadas entre uma emoção e outra [...]”. O autor discorre sobre a redundância das urbanidades no mundo contemporâneo, que ignoram ou invisibilizam a cidade subjetiva em prol de uma generalidade que convém à maior parte das pessoas.

Busca-se um afastamento da cidade genérica (Koolhaas, 2005) aproximando-se da cidade subjetiva, afetiva, heterogênea e rizomática, que reconhece e reativa as memórias e os territórios. Inicialmente houve a contextualização do local estudado por meio das cartografias, relacionando-o com a cidade como um todo, principalmente sua área central. Um mapa psicogeográfico foi desenvolvido nesta etapa inicial de reconhecimento da área, de acordo com as teorias desenvolvidas por Debord (1958), a fim de reconhecer e mapear as ambiências do espaço estudado e suas relações para com outras áreas da cidade. Foi possível reconhecer, a partir da realização de derivas no espaço, como ele é diverso e múltiplo, permeado por conexões, transbordamentos e rupturas constantes entre si.

O ensino da deriva permite estabelecer os primeiros quadros das articulações psicogeográficas de uma cidade moderna. Além do reconhecimento de unidades de ambiência, de seus componentes principais e de sua localização espacial, se percebe seus eixos principais de caminhos, suas saídas e suas defesas. (DEBORD, 1958, p. 4).

Portanto, pode-se dizer que a psicogeografia (Debord, 1958), busca apreender interações e relações humanas e afetivas entre os espaços analisados. A deriva colabora para percepção dessas relações, uma vez que o corpo caminha livre pelo espaço, se inserindo e participando do mesmo, deixando-se perder e vagar. Dessa forma, é possível apreender as subjetividades do território, tal como suas relações espaciais, que por fim são mapeadas e resultam no mapa psicogeográfico.

No caso do trecho da Linha Férrea e seu entorno, cujo mapa psicogeográfico se encontra na Figura 43, as principais ambiências mapeadas foram as relações entre os diferentes territórios presentes ao longo da linha (reforçando seu caráter heterogêneo), as conexões entre esses territórios da Linha com a região central de Presidente Prudente e os bairros que se encontram no “além-linha”. As diferentes setas representam diferentes relações entre essas áreas. As setas pontilhadas representam uma conexão pequena, fraca, entre duas ambiências; a seta com o traçado contínuo representa uma conexão mais intensa entre os territórios, ou seja, “áreas de atração” dentre eles; por fim, algumas setas parecem se voltar no sentido contrário a outros territórios, representando uma ruptura e total falta de conectividade entre eles, chamadas “áreas de repulsão”.

A partir desse mapeamento, é possível notar uma forte atração entre o trecho da Linha Férrea estudada e os bairros que se encontram além-Linha. Devido ao seu extenso comprimento, ao longo da ferrovia existem diferentes ambiências e territórios que foram reconhecidos; o território no qual se encontram o Centro Cultural Matarazzo possui uma ambiência e o Galpão da Lua outra, porém se encontram em um trecho da linha que possui similaridades e que, por sua vez, é distintos e heterogêneo de outro trecho da Linha Férrea, no qual se encontram a antiga fábrica da Sanbra e o IBC. Consequentemente as relações estabelecidas entre estes espaços acabam sendo mais fracas ou praticamente inexistentes. Por fim, o Conjunto Habitacional do MRV, construído sobre o território

patrimonial que pertence a SANBRA, se caracteriza como um ponto de repulsão, território completamente desconexo de todos os outros que se aproximam fisicamente dele, seja pela presença do extenso muro ou pela existência de particularidades nele que não se combinam nem se comunicam com as outras ambiências e territórios da Linha.

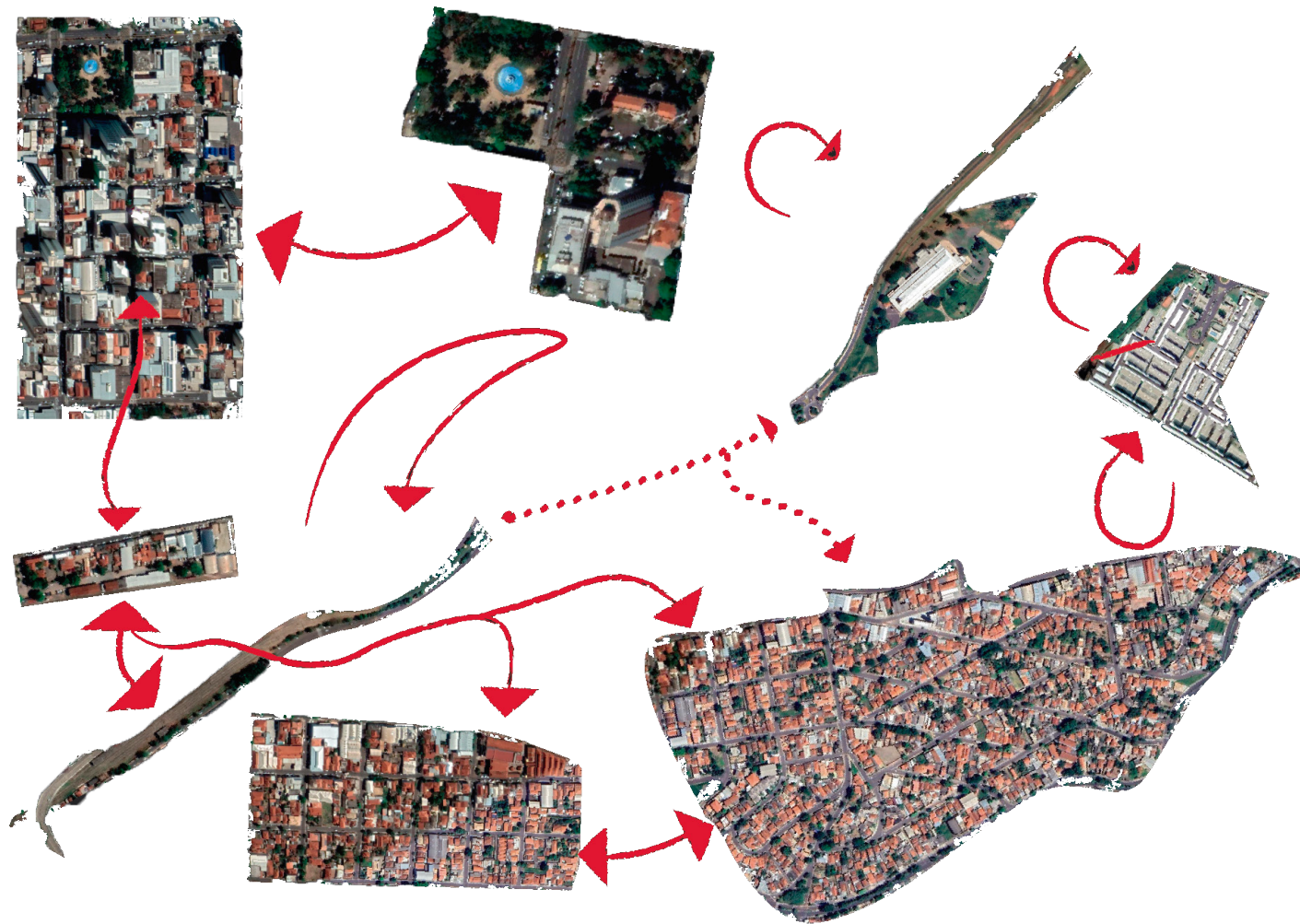


Figura 43: Mapa psicogeográfico da área com relação ao restante da cidade. Fonte: autora, 2023,

Nos primeiros anos da implantação de Presidente Prudente, o que era chamado de Centro estava situado próximo à própria locação da Linha Férrea, englobando a Estação Ferroviária e seu entorno. Na cidade atual, o Centro se deslocou conforme sua evolução e, apesar de não estar tão distante fisicamente da extensão estudada da Linha Férrea, possui dinâmicas, afetos e ambiências ressignificadas. Enquanto o Centro propaga, desde seu traçado rígido e ortogonal, coerente com a cidade produtiva e funcional, que corre contra o tempo e é ocupada por corpos apressados e produtivos, o trecho da ferrovia e os bairros que se encontram além dela, como a Vila Marcondes e Vila Furquim, possuem outro ritmo, outros corpos e outras dinâmicas subjetivas entre a sociedade e o espaço.

Em busca de identificar e reconhecer as dinâmicas que relacionam ambas as partes da cidade citadas acima, tal como suas diferenças e suas conexões, foram praticadas cartografias, que se encontram nas Figuras 44, 45 e 46, e que buscaram mapear essas relações, destacando o pedaço apreendido da ferrovia, o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua, como pontos de intersecção desse espaço.



Figura 44: Cartografia 1. Fonte: autora, aquarela, 2023.

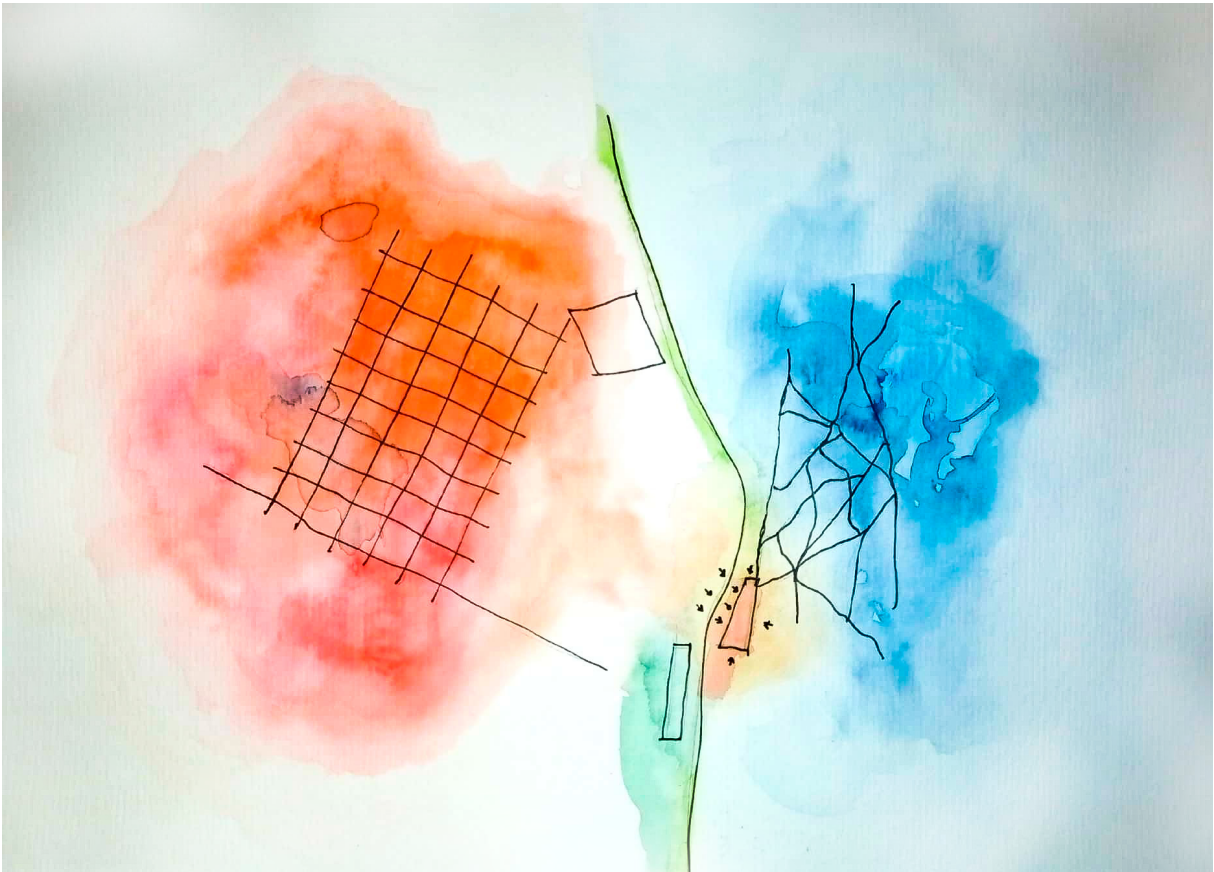
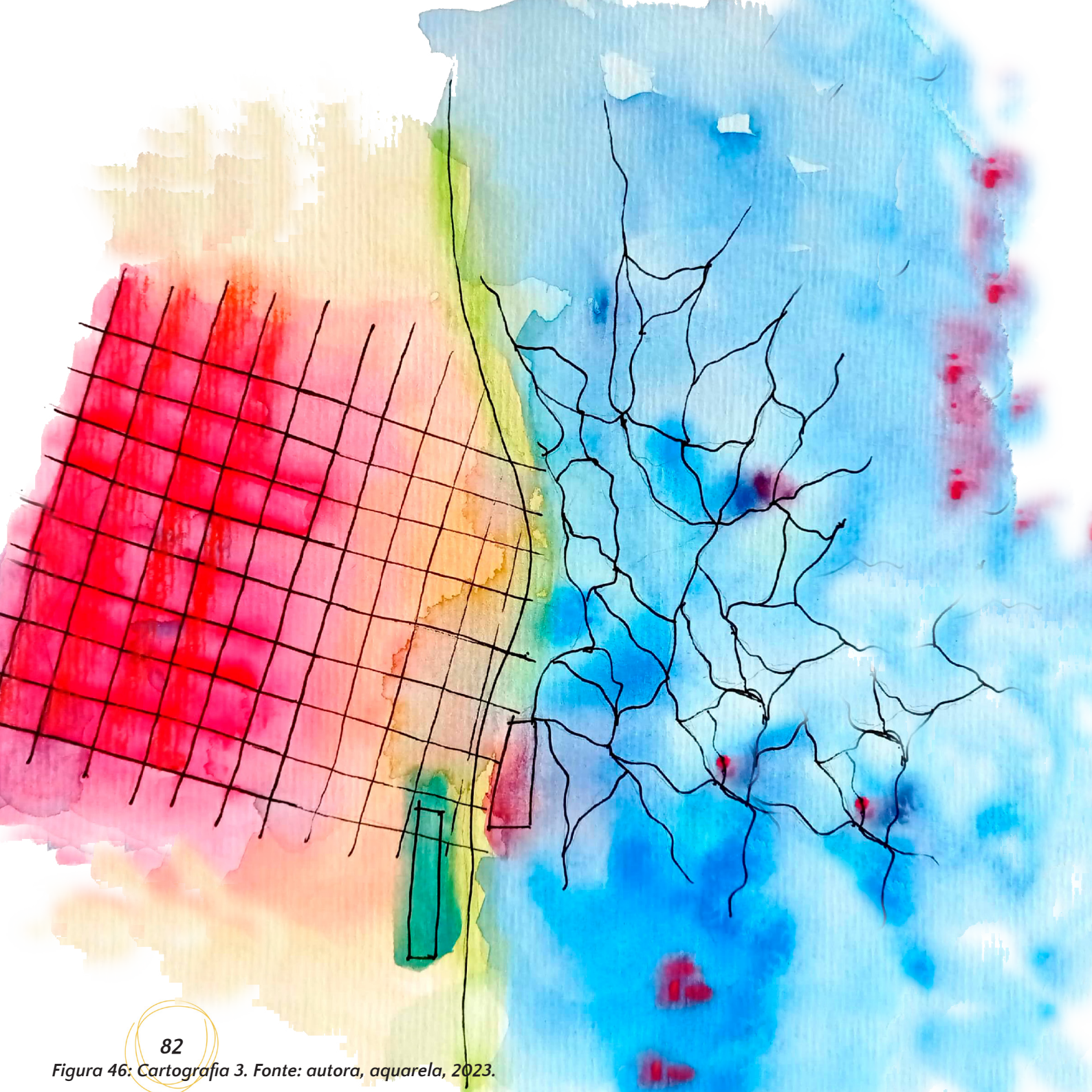


Figura 45: Cartografia 2. Fonte: autora, aquarela, 2023.



As três cartografias possuem significados e sentidos semelhantes, e expressam o processo do desenvolvimento do método cartográfico, sendo alteradas a partir de discussões realizadas no grupo de pesquisa. Em todas as expressões visuais, o Centro da cidade e suas ambiências estão visíveis no lado esquerdo, na cor vermelha; a Linha Férrea se encontra no centro, entrecortando e conectando os espaços, na cor verde. A Vila Marcondes e outros bairros que se situam além da Linha, estão visíveis no lado direito do desenho, em azul.

A cor vermelha, escolhida para a área central da cidade, se deu levando em conta as suas vistas e dinâmicas intensas e produtivas que ocorrem no espaço. A cor azul foi escolhida para os bairros situados além da Linha, de modo a expressar o ambiente pacato, orgânico, e com intensidades e vivências distintas do Centro.

Na Cartografia 1 (Figura 44), a expressão do Centro se mostra tão fluida e transbordante quanto a da Vila Goulart, como também acontece com o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua e, por esse motivo, as ambiências foram descaracterizadas. Em uma segunda tentativa de melhor expressar os territórios presentes no espaço, a Cartografia de número 2 (Figura 45) trouxe o traçado ortogonal das vias centrais em contraponto com o traçado orgânico das vias da Vila Marcondes e dos demais bairros que se encontram além da linha, que possuem um traçado bem mais orgânico e fluido. Além disso, o Centro Cultural Matarazzo aparece como um ponto vermelho para além da linha, uma vez que a maior parte do seu uso se dá de maneira produtiva, linear, e quem frequenta esse espaço normalmente acaba por não habitar, de fato, os territórios da linha. Por fim, o Galpão da Lua é expresso por um verde azulado, que contrasta com as intensidades vindas do centro e se combina com as ambiências da Linha e do espaço que vai além dela. Apesar de os afetos e ambiências estarem melhor expressa nessa Cartografia, a área central ainda se mostra muito fluida e transbordante, não sendo fiel aos afetos apreendi-

dos naquele local, em comparação com a Linha. Por esse motivo, outro mapeamento da relação da área com a cidade foi desenvolvido.

Por fim, na Cartografia 3 (Figura 46), buscou-se intensificar a expressão das relações entre os espaços e, ao mesmo tempo, tornar mais nítidas suas diferenças. A cor vermelha foi limitada dentro do traçado ortogonal, uma vez que a dinâmica do Centro acaba, na maioria das vezes, por se limitar dentro da própria área, não transbordando para outros espaços da cidade, apesar de possuir linhas transbordantes (representadas por leves pontos azulados). A partir do clareamento dos tons avermelhados intensos, aproxima-se da linha, onde acontece uma quebra de padrões e se parte para a cidade subjetiva situada além-linha. As dinâmicas na Vila Marcondes vão em um sentido contrário ao do “frenesi” central. As atividades comerciais, os contatos e encontros entre as pessoas que lá habitam, tal como o uso do espaço, acontecem todos em um tempo diferente do que ocorre não só no Centro, mas também em outras áreas da cidade.

As manchas azuis que permeiam o centro, tal como as manchas vermelhas que permeiam a Vila Marcondes no mapa, servem para mostrar que nenhuma das dinâmicas ocorre exclusivamente nos locais mapeados. Apesar de existirem movimentos intensos e desprovidos de afetos na área Central da Cidade, com certeza existem pontos de afeto, onde crescem raízes e conexões que nada tem a ver com a cidade produtiva naquele local. Ao mesmo tempo em que, na cidade orgânica que se encontra além da linha existem pontos de relações e atividades intensas, que contrariam as tendências a processos mais lentos e tranquilos desse espaço.

Mantendo a abordagem rizomática com a metodologia cartográfica, foram realizadas novas derivas no espaço a fim de identificar e apreender seus territórios e conexões. Inicialmente foram apreendidas algumas atividades que ocorriam nesse espaço e os verbos intrínsecos a elas, reconhecimento que resultou na cartografia de verbos (Figura 47).

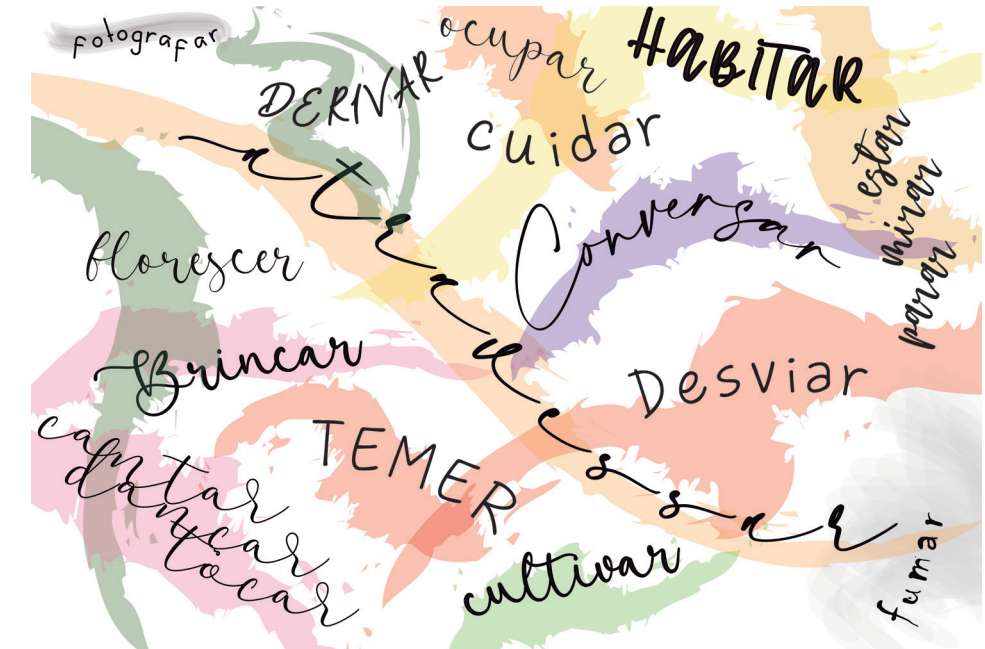


Figura 47: Cartografia de Verbos. Fonte: autora, 2022.

Esta primeira cartografia de verbos buscou apontar os principais verbos relacionados a atividades, que se encontravam intrínsecos àquele espaço, posicionando-os de maneira fluida e transbordante, de modo a compreender a dinâmica desses verbos e suas relações entre si. Procurou-se diferenciar as letras, a intensidade do traçado, as cores e os tamanhos de modo a expressar quais verbos apareciam com mais intensidade e clareza ao longo das observações e experimentações do espaço.

A partir dessa cartografia, desenvolveu-se outra de verbos, georreferenciada (Figura 48). Esse mapa também faz o uso da variação de cores, fontes, tamanhos e opacidades para representar o quão intensamente esses verbos aparecem dentro de cada uma das ambiências. Muitos verbos se repetem, tal como de “habitar”, “brincar”, “dançar”, etc.



Figura 48: Cartografia de Verbos georreferenciada. Fonte: autora, 2022.

O “atravessar” aparece como um dos principais verbos em destaque, uma vez que muito do que ocorre sobre a Linha Férrea prudentina, em especial o trecho estudado, ao longo de todos os períodos do dia, é o atravessamento de pessoas sobre os trilhos, em ambos os sentidos. Os corpos que atravessam a linha são muitos e, muitas vezes, aparentam estar pegando um atalho; como não existe um caminho específico no trecho, um “caminho dos desejos” surgiu em decorrência dessa prática (Figura 49). Os verbos que representam atividades culturais que envolvem música e performance são bem fortes tanto no Centro Cultural Matarazzo quanto no Galpão da Lua e suas ambiências são sentidas imediatamente quando se adentra o espaço, uma vez que é possível ouvir música e observar, regularmente, os movimentos de corpos que dançam, praticam, ensaiam e fluem pelo espaço, como já foi afirmado anteriormente.



Figura 49: Caminho dos desejos existente em frente ao Centro Cultural Matarazzo. Fonte: autora, 2023.

O “temer/cuidar” aparece como uma pequena mácula no conjunto desses verbos. A situação de abandono e desamparo na qual grande parte dessa área se encontra reflete nos habitantes e transeuntes regulares da área que, mesmo reconhecendo esse espaço como seu lar, acabam por sentir a necessidade de cuidados e proteção. O perigo iminente, presente no imaginário coletivo, muitas vezes irreal e inexistente na prática, acaba por afetar as práticas e as ações das pessoas que frequentam o espaço diariamente. A cartografia de forças e afetos, presente na Figura 50, detalha melhor essas questões relevantes e presentes no espaço.

Ao aproximar as sensações do espaço, novas especificidades surgem. O Terrain Vague da área tem pontos de transbordamento, continuidade, descontinuidade e rupturas; todos foram representados de maneiras diversas dentro da cartografia apresentada an-

teriormente. De modo a manter a linguagem das primeiras cartografias apresentadas, o trecho da área Central que se aproxima da linha se encontra expressa em vermelho e com as linhas (representantes das vias e quarteirões dessa área), posicionadas ortogonalmente, como foram planejadas e construídas originalmente, indicando o comportamento ordenado relacionadas às atividades funcionais do território.

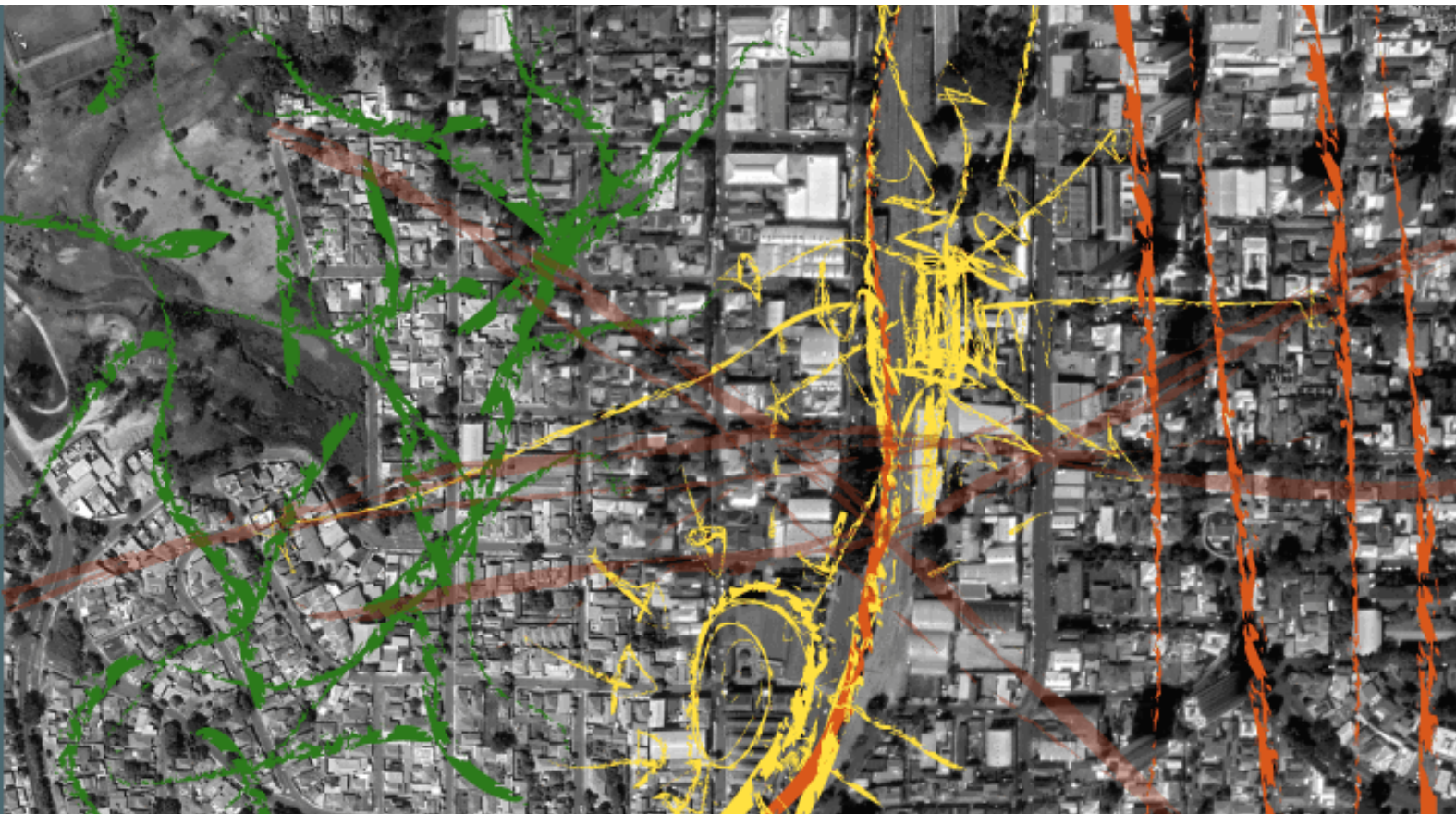


Figura 50: Cartografias de forças e afetos no espaço. Fonte: autora, 2022.

Ademais, é possível identificar algumas subjetividades intrínsecas, mais especificamente, à área que é objeto de estudo do presente trabalho. Próximo a esse espaço, na cor amarela, com setas apontando para “fora”, é possível observar os transbordamentos dos territórios do Galpão da Lua para suas proximidades, sendo de maneira mais reduzida para o Centro da cidade e de maneira mais ampla e diversa para os bairros que se encontram além da linha. Essas dispersões se dissolvem e misturam mais intensamente com as ambiências e territórios presentes nos bairros adjacentes à linha, gerando novos territórios e particularidades que são importantes para a apreensão desse espaço como um todo. O Centro Cultural Matarazzo, expresso também pela cor amarela, mas com setas apontadas para “dentro”, ou seja, para si mesmo, possui atividades e ambiências contidas nele mesmo, mas ainda assim acaba transbordando essas atividades para os bairros próximos ao trecho ferroviário.

O trecho da ferrovia em si encontra-se expresso nas cores laranja e amarelo, de modo a representar a multiplicidade de acontecimentos que permeiam essa área nos últimos tempos. Enquanto esse é um Terrain Vague, um local rico em expectativas e, de certa forma, esquecido pela cidade funcional, mas repleto de diversidades, memórias e potencialidades a serem desenvolvidas, também tem sido alvo de diversas intervenções, como já foi descrito anteriormente. Essas intervenções recentes e traumáticas (MONTANER, 2015), que o recorte espacial da Linha Férrea de Presidente Prudente, utilizado neste TFG, vem sofrendo transpõe a paz e as subjetividades desta área em prol do desenvolvimento funcional e capitalista, reiterando o que Montaner diz a respeito da constante tentativa de apagamento de memórias dentro das cidades.

Posteriormente às cartografias de contexto, que inseriram o local de estudo dentro da cidade e mostraram sua relação com os bairros do entorno, deu-se início a elaboração de outras cartografias, focadas particularmente no espaço em si. A contraditória e

complementar relação entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua foi pontuada desde o início do presente Trabalho Final de Graduação. Após tantas derivas realizadas no local, sintetizou-se, em uma cartografia, as principais relações entre esses espaços tão particulares, mas que têm em comum os trilhos da EFS entre eles e o caráter cultural (Figura 51).

Além desses locais que influenciam diretamente a área de pesquisa deste TFG, o entorno imediato desta área, principalmente outros trechos da Linha Férrea de Presidente Prudente, que se encontram na continuidade dos trilhos, possuem diferentes particularidades e territorialidades. Em algumas das derivas esse entorno imediato da área foi explorado e, a partir das análises sobre esse espaço, foi elaborada uma cartografia de “lugares outros” (Figura 52), locais que estão à parte, mas são de grande importância para a compreensão plena do trecho estudado.



Figura 51: Ambiências de e entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua. Fonte: autora, 2023.



Figura 52: Lugares outros, que se encontram na continuidade do trecho estudado. Fonte: autora, 2023.

Nesta cartografia comparecem o Viaduto Comendador Tannel Abbud, a vista que a declividade das ruas do bairro Vila Goulart possibilitam, a vista da ponte presente na Rua Barão do Rio Branco, a Praça da Bandeira, a estrutura do local onde era realizada a manutenção dos trens e alguns elementos particulares dos bairro, tal como carros antigos e muitas árvores.

Outro elemento que se repetiu muito ao longo das derivas foi a presença da água sobre os trilhos, seja em forma de umidade na terra vermelha acumulada sobre os trilhos ou do acúmulo de água em determinados pontos, que ocorre durante e depois de períodos de chuva intensa. Em 2023, uma das poças presentes sobre os trilhos aparentemente nunca seca, uma vez que estava presente em praticamente todos os trabalhos de campo. Na Figura 53 foi mapeado o caminho das águas naquele espaço, algo muito significativo, principalmente por conta dos declives que existem em alguns pontos do trecho estudado. Quando não há chuva, a presença de água parada decorrente da chuva é muito nítida.

Além da água parada, a presença de terra sobre os trilhos (que foi incompletamente retirada após o Batatec), faz com que a travessia de pessoas no espaço, após um dia ou noite de muita chuva, seja de muita dificuldade. O acúmulo de água na terra é tanto que ela se torna extremamente fofa e mole, fazendo com que existam pontos nos quais a pisada é inviável. Na Figura 54, cartografia realizada após a deriva do dia 14 de Abril (melhor detalhada no tópico 3.2), foram mapeados os pontos de dificuldade de atravessamento, por conta do barro, lama e da umidade no solo.



Figura 53: Caminhos percorridos pela água no espaço. Fonte: autora, 2023



Figura 54: Consequências de chuvas intensas no espaço estudado. Fonte: autora, 2023.

Além disso, esse espaço é repleto de “corpos invisíveis” em toda a sua extensão. Estes são corpos que não aparecem ao longo dos trabalhos de campo, mas deixam seus vestígios por onde passam, pegadas fáceis de reconhecer, que indicam usos diversos para o local. Desde sapatos, cobertores, maços de cigarro vazios, potes de marmitta, dentre outros elementos, apontam para uma vivência escusa e invisibilizada de algumas pessoas no local. A Figura 55 contém algumas dessas pegadas distribuídas pelo espaço, nem sempre nítidas e visíveis a olhos distraídos, mas sempre presentes.

Outro elemento sensorial que se destacou intensamente na paisagem urbana foram os diversos (e discretos) sons que permeiam esse espaço. O fluxo de carros constante que permeia a rua próxima aos trilhos é uma das maiores fontes de ruídos no local. Além disso, o próprio caminhar sobre a linha produz um ruído muito específico, de passos sobre terra e pequenas pedras, além dos animais e insetos que habitam aquele espaço (cachorros latindo e grilos “cricrilando” são ruídos frequentes ao longo das derivas). Por fim, o som de instrumentos e música também atravessa os corpos que caminham por esse espaço, uma vez que tanto o Centro Cultural Matarazzo quanto o Galpão da Lua possuem atividades musicais em seu dia-a-dia. Todos esses sons e ruídos que compõem o rizoma dos trilhos foram mapeados na Figura 56.

Os sons na cartografia apresentada foram expressos como rizoma, uma vez que se encaixam nas multiplicidades e heterogeneidades existentes no espaço. Em vermelho está expresso o som dos carros que cortam a Rua Marechal Floriano Peixoto; a cor laranja, com uma intensidade tão grande quanto o vermelho, representa os sons provenientes do Centro Cultural Matarazzo, vozes, conversas, músicas, dentre outros. Na cor cinza, os ruídos de máquinas no galpão que sedia a Cimcal; logo ao lado, em cor de rosa, sons provenientes de ensaios e eventos que ocorrem no Galpão da Lua se perpetuam e, muitas vezes, se encontram com os que ocorrem no Matarazzo. Por último, a cor verde

expressa os sons da natureza: cachorros latindo, grilos cantando, som dos nossos passos sobre a terra e a grama, o farfalhar das folhas, dentre outros.

A vegetação, por fim, caracteriza as particularidades e multiplicidades da área de maneira única, uma vez que se destacam na paisagem local. Além disso, as plantas diversas que crescem nesse espaço possuem um caráter natural: elas tomam seu espaço nos entremeios dos trilhos, sem esperar que alguém as plante e cultive, crescendo de maneira bela e desmedida, independente da ação humana. Elas se encontram sobre todos os trilhos e são parte indissociável do rizoma da linha. Um pouco de suas localidades e espécies foram mapeadas na Figura 57.

Destarte, todas essas cartografias provenientes do caminhar no espaço enriquecem e expressam as ambiências, territórios e sensações que lá existem. Essa etapa serviu para reforçar e reafirmar o que já foi dito. O Terrain Vague (Solà Morales, 2002) presente na área apreendida da Linha Férrea de Presidente Prudente é muito vasto e abundante em potencialidades. A presença dos elementos tais como terra, água e vegetação enriquecem mais ainda o lugar, ressaltando sua heterogeneidade tanto espacial quanto temporal; em todas essas cartografias apresentadas os elementos diversos se complementam, sobrepõe e coexistem espacialmente, corroborando a filosofia de Deleuze e Guattari (1995), que afirmam que o rizoma é caótico, com linhas de fuga, entradas, rupturas e rearranjos, tal como este trecho da Estrada de Ferro Sorocabana.

A Figura 58 é uma cartografia síntese dos conceitos aqui apresentados, mostrando de forma resumida como um trecho dos trilhos pode conter tanta diversidade e multiplicidade, tanto fisicamente quanto em questões temporais.



Figura 55: Pegadas deixadas por corpos invisibilizados no espaço. Fonte: autora, 2023.

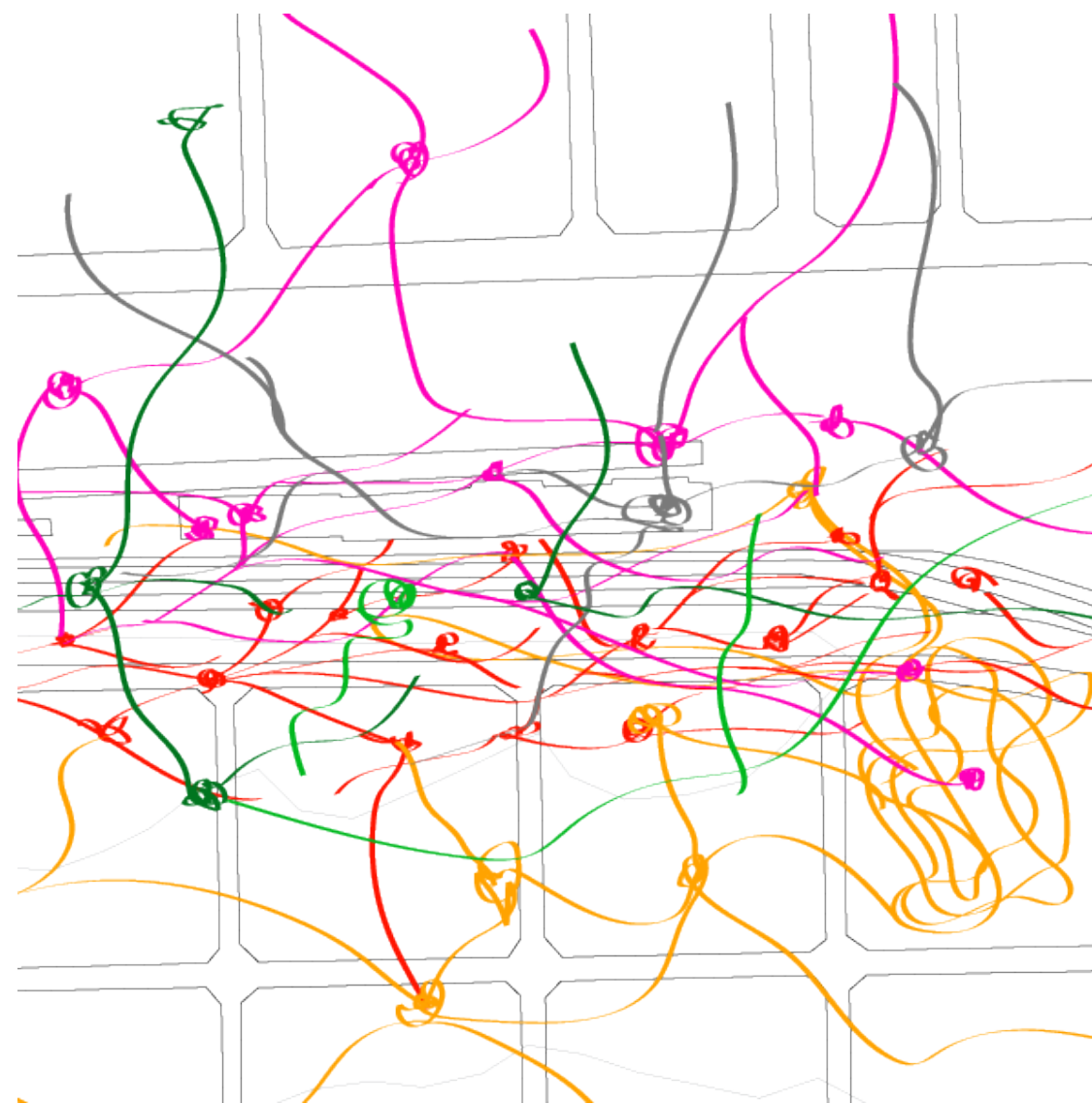


Figura 56: Cartografia mapeando os sons e ruídos que permeiam a área. Fonte: autora, 2023.

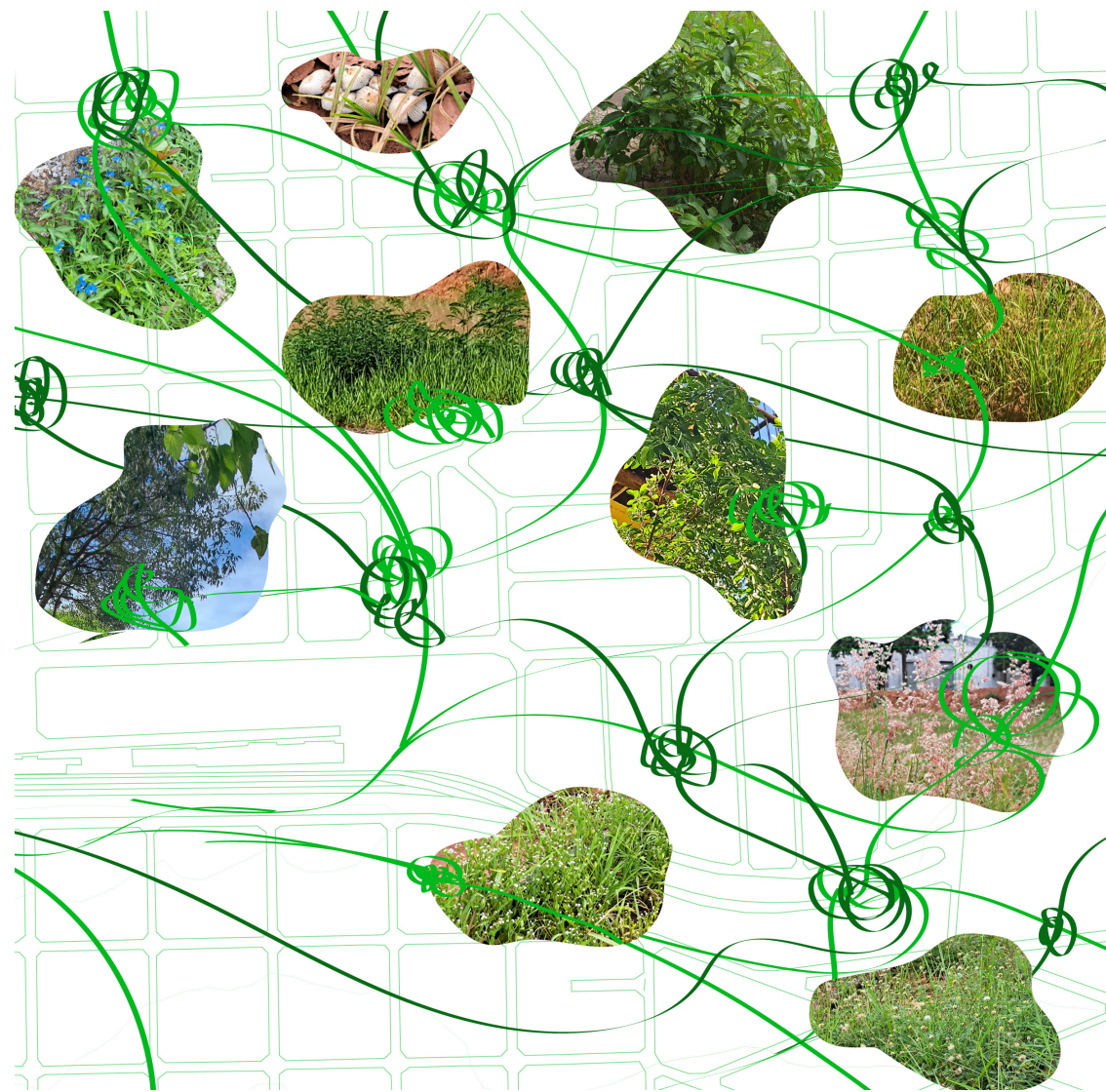


Figura 57: Cartografia mapeando as vegetações presentes na área. Fonte: autora, 2023.



Figura 58: Cartografia síntese dos elementos físicos e temporais que se sobrepõem. Fonte: autora, 2023.

O capítulo 4 será dedicado à exploração dos usos e apropriações que os habitantes daquela área fazem dele. Levando-se em conta esses fatores, pode-se dizer que, além dos territórios observados, os corpos presentes naquele espaço, tal como as edificações que nele existem, vêm sofrendo de diversas maneiras com as tentativas de padronização e uniformização desse espaço à cidade funcional, podendo assim, ocorrer o processo de gentrificação e a expulsão dos corpos deste lugar. Nas próximas etapas do trabalho pretende-se observar as individualidades do sujeito pós-histórico (SOLÀ-MORALES, 2002), fazendo um aprofundamento do contato com as pessoas, tal como foco no movimento dos corpos que atravessam o local, dando um ótica especial para os usos particulares fornecidos pelas pessoas.

4. CORPOGRAFIA

4.1. A EXPERIÊNCIA NA FALA

O presente tópico tem como objetivo o aprofundamento na análise dos corpos presentes no local, uma vez que até o momento o foco foi para as ambiências presentes no espaço e as relações de afeto entre elas. Além de derivas para a observação atenta de atividades e relações desenvolvidas pelos corpos nos locais, pretende-se também do encontro com o outro, conversar a acaso, apreender os múltiplos, heterogêneos e diversos territórios que habitam o espaço. A princípio, foi mapeado o caminhar desses corpos sobre os trilhos, de modo a reconhecer os principais fluxos que existem neste trecho. Na Figura 59 conseguimos apreender a fluência singular desses corpos, percebendo que, com a derrubada do muro, o principal caminho realizado pelas pessoas que atravessam esse espaço é o caminho dos desejos que leva à catraca presente entre os trilhos e a Rua Júlio Tiezzi (Figura 60). Apesar disso, ainda existem pessoas que fazem caminhos diversos, representados com linhas mais finas e pontilhadas sobre o espaço.

Além da catraca em si, existem outros pontos de destaque no percurso que as pessoas fazem sobre os trilhos. Dentre eles estão os grafites nas paredes dos galpões, o caminho dos desejos nitidamente marcado pela ausência de gramíneas, os paralelepípedos da Rua Júlio Tiezzi, os já muito mencionados Centro Cultural Matarazzo e Galpão da Lua, dentre outros elementos que aparecem na Figura 61.



Figura 59: Cartografia mapeando fluxos de pessoas que caminham sobre os trilhos. Fonte: autora, 2023.



Figura 60: Catraca presente entre os trilhos e a Rua Júlio Tiezzi, destacada na foto. Fonte: autora, 2023.

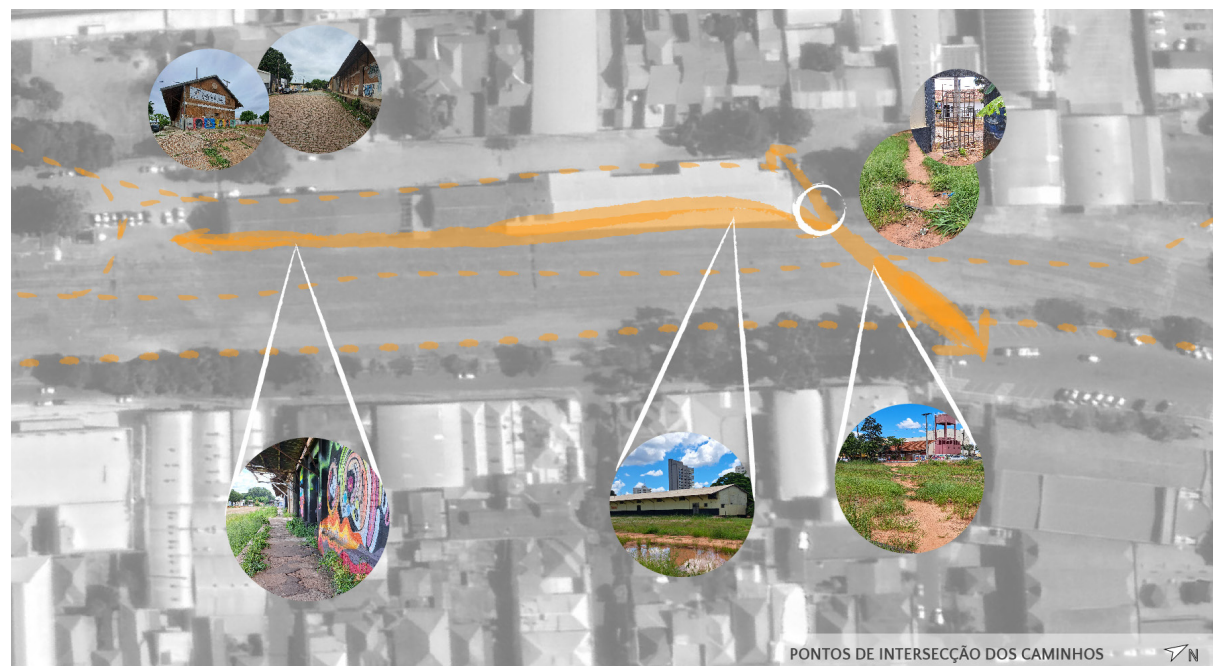


Figura 61: pontos de relevância e destaque nos percursos. Fonte: autora, 2023.

O modo como os corpos se distribuem no espaço também foi mapeado. Os percursos normalmente se guiam por meio de elementos preexistentes, tais como o caminho dos desejos, a presença ou não de vegetação, os obstáculos (tal como os próprios trilhos), dentre outros elementos. Além disso, a travessia, quando realizada entre o Galpão da Lua diretamente à Rua Marechal Floriano Peixoto tem um grande obstáculo: o talude de 2 metros de altura e que, mesmo sem a presença de escada ou algum outro aparato que auxilie no vencimento desse desnível, é percorrido diariamente por algumas pessoas, como é o caso do garoto presente na Figura 62.

A partir da apreensão ao longo das derivas, foram também constatados outros pontos pelos quais os corpos se distribuem e movem. Para facilitar essas análises, a car-

tografia da Figura 63 apresenta diferentes corpos posicionados de diferentes maneiras sobre uma fotografia da área, facilitando, assim, a apreensão de sua fluidez sobre o espaço. A partir dela é possível notar o caminho elevado que beira os galpões e não é muito nítido em vista aérea, sendo ele uma das opções mais usadas para a travessia da linha entre Zona Leste e Centro da cidade.

A maioria das pessoas identificadas e reconhecidas no local são pessoas idosas, tanto homens quanto mulheres. Essas pessoas relatam a aparente maioria de moradores no bairro, em uma cidade com uma população idosa que só cresce, mas mesmo assim permanecem invisibilizadas e esquecidas na lógica funcional da cidade. Calçadas impróprias para caminhada e permanência, falta de arborização e acessibilidade, trilhos sem nenhum suporte para atravessamentos: tudo isso está presente nos percursos realizados e afeta diariamente a vida de pessoas idosas, principalmente as que têm dificuldade de locomoção.

Além dos idosos, as mulheres e crianças também compõem a grande parte dos corpos que atravessam o local, sendo que normalmente as crianças menores quase sempre estão acompanhadas de pelo menos uma mulher, e vice e versa. O atravessamento dos trilhos por crianças nesse ponto em específico se deve, provavelmente, às aulas da Escola Municipal de Artes Jupyra Marcondes e do Projeto Guri, que acontecem no Centro Cultural Matarazzo. Não são raras as vezes em que as crianças estão segurando uma maleta de instrumento (violão, violino ou algum outro), além de mochilas e cadernos.



Figura 62: Fotografia de garoto subindo no desnível sem nenhum aparato de auxílio. Fonte: autora, 2023.



Figura 63: Cartografia dos corpos posicionados sobre os trilhos. Fonte: autora, 2023.

Ademais, também foram realizados diálogos com pessoas relacionadas diretamente ao Centro Cultural Matarazzo e ao Galpão da Lua, objetivando a participação, quando possível, nas atividades que lá acontecem, de modo a apreender o papel das pessoas que ocupam esses dois ambientes em uma relação afetiva com a Linha.

A cartografia requer que a escuta e o olhar se ampliem, sigam para além do puro conteúdo da experiência vivida, do vivido da experiência relatado na entrevista, e inclua seu aspecto genético, a dimensão processual da experiência, apreendida em suas variações. (KASTRUP et. Al., 2017, p.95).

Portanto, as conversas ao acaso com o outro relatam vivências diversas. Dessa forma, puderam ser apreendidas, em sua totalidade, as experiências individuais dos corpos presentes naquele espaço, levando em conta as cartografias de tais experiências e, por fim, relacionar esses afetos com outros que foram mapeados e obtidos durante a primeira etapa do TFG.

A primeira conversa ocorreu com uma mulher, aparentemente de meia idade (entre 50 e 60 anos), que estava participando de um evento da Casa do Artesão no Matarazzo. Ela era uma das associadas da Casa do Artesão e, ao ser questionada, informou que seu avô e seu tio eram ferroviários, portanto, eles moravam nas casas da Rua Júlio Tiezzi e trabalhavam no trecho da linha férrea que se encontra entre os Galpões e o Centro Cultural; ela tem lembranças de infância brincando com os primos na rua e sobre os trilhos. De acordo com ela, a emoção de esperar o trem chegar perto de onde eles estavam, só para sair correndo dos trilhos, era inigualável. Além disso, ela destacou a presença de muitas crianças nas outras casas da rua, afirmando que, por esse motivo, a rua sempre estava movimentada e cheia de crianças brincando, constantemente. A Figura 64 buscou, mesmo que imaginativamente, expressar o que seria a Rua Júlio Tiezzi em outros tempos, refletindo as evidências dessa época nos dias atuais.



Figura 64: Cartografia de como seria, outrora, os corpos habitantes da Rua Júlio Tiezzi. Fonte: autora,

Essa nostalgia e saudosismo na fala da entrevistada apareceram também em outras falas, mesmo que brevemente. Lembranças de infância e em família eram maioria nos relatos compartilhados pelas pessoas sobre o local. Raramente era mencionado um relato referente aos dias atuais e, quando isso acontecia, não era algo positivo. Uma síntese dos relatos dessa moça foram mapeados e pontuados brevemente na Figura 65. Além das lembranças de brincadeiras infantis sobre os trilhos e na rua, ela também menciona viagens de trem para Epitácio que costumava fazer com o avô e os primos. Eram, de acordo com ela, lembranças muito boas.

O outro entrevistado foi um senhor bem idoso que, ao contrário do esperado, me encontrou durante uma deriva. Ele queria saber qual a razão de eu estar tirando fotos no local. Ele afirmou que costumava fotografar esse trecho da linha antigamente, por esporte. A fala desse senhor, como um todo, foi repleta de singularidades e contradições: ao mesmo tempo em que dizia gostar muito daquele local e que tinha muitas lembranças no mesmo, ele afirmou que se angustiava com o “vazio” que lá havia se instalado. De acordo com sua fala, os trilhos deveriam voltar a funcionar ou, ao menos, serem aterrados para que houvesse algum uso concreto do espaço, como por exemplo uma avenida ou rodovia.

Aparentemente, tal como afirma Foucault (1979), o senhor entrevistado havia internalizado as relações de uma cidade funcional e, por esse motivo, não estava conseguindo visibilizar beleza e afetos no contexto atual do patrimônio ferroviário. Apesar da quase ausência de ternura, a nostalgia também esteve presente na fala do homem, relembrando viagens de trem em família para a cidade de Presidente Epitácio. O desejo da reativação do modal ferroviário também se destacou em sua fala, e não foi a última vez que isso aconteceu ao longo dos encontros com as pessoas no espaço. A Figura 66 sintetiza algumas das falas desse senhor idoso, no contexto dos trilhos.



Figura 65: Cartografia sintetizando as falas de uma das entrevistadas. Fonte: autora, 2023.

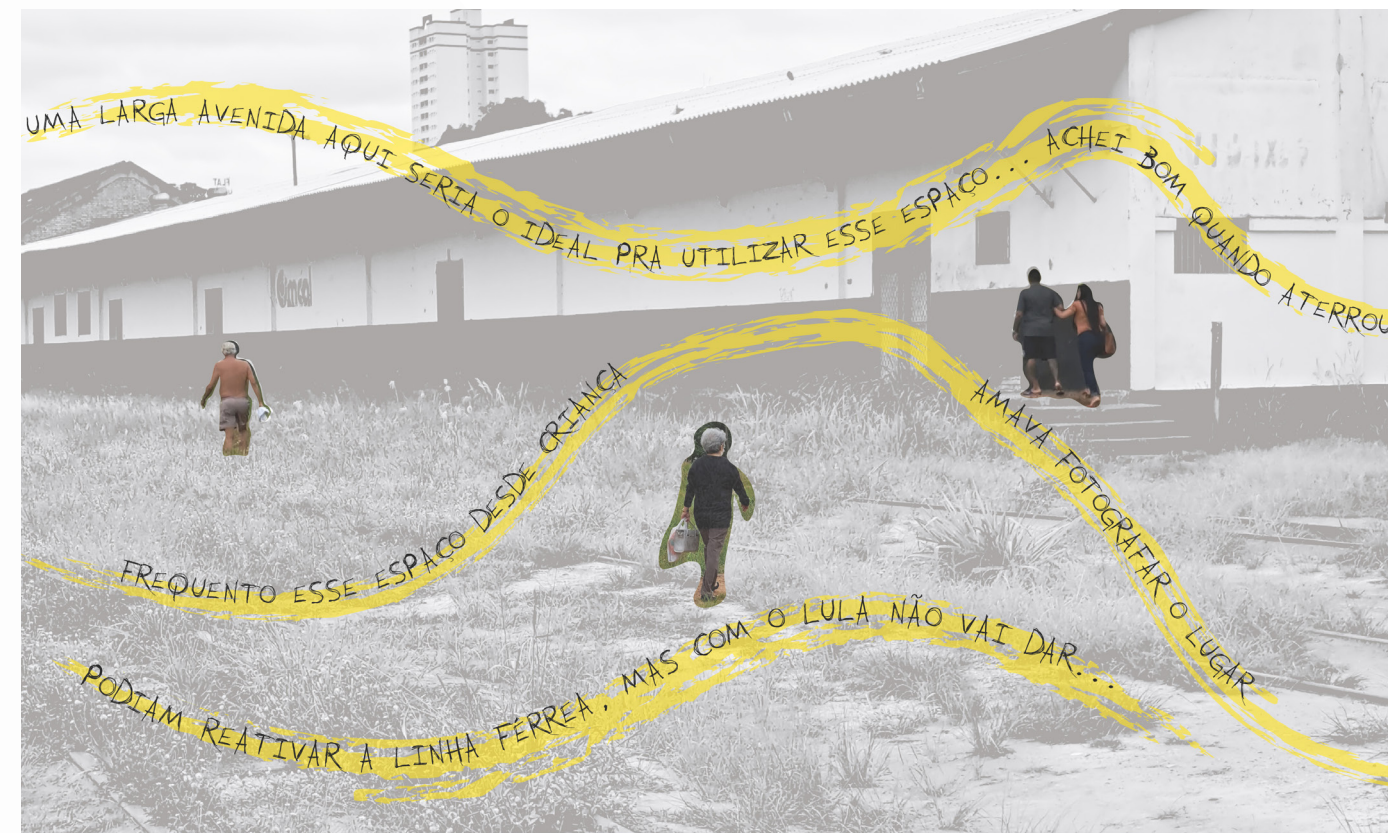


Figura 66: Cartografia sintetizando as falas de um dos entrevistados. Fonte: autora, 2023.

Por fim, esse homem idoso afirmou que morava próximo à APEA, (Associação Prudentina de Esportes Atlético), e estava fazendo esse percurso a fim de chegar no Centro Cultural Matarazzo para participar de alguma atividade que ele não mencionou. Imagino que esse deve ser um percurso que ele faz com frequência, porque se mostrou bem à vontade em seu caminhar.

Outro encontro ao acaso foi com o homem citado no relatório de trabalho de campo do dia 28.04.2023. Como já foi mencionado, Beto é um funcionário da Cimcal, empresa que se situa em um dos galpões da Rua Júlio Tiezzi, portanto frequenta diariamente o local. Por ter se mudado para Presidente Prudente depois da idade adulta, Beto não tem lembranças de infância nostálgicas do local; além disso, ele foi uma das pessoas que mencionou mais abertamente uma preocupação com usuários de drogas nos trilhos ao anoitecer. O entrevistado confirmou que era muito perigoso lá de noite, mas, ao ser questionado, disse que não frequentava o local no período noturno (caracterizando uma contradição em sua fala). Além disso, Beto foi o único entrevistado a afirmar que aquela parte da cidade era “subdesenvolvida” se comparada ao restante dela, e a justificativa dessa fala era que o local se encontrava “congelado no tempo”. A Figura 67 sintetiza as falas de Beto.



Figura 67: Cartografia sintetizando as falas de Beto, um homem de meia idade. Fonte: autora, 2023.

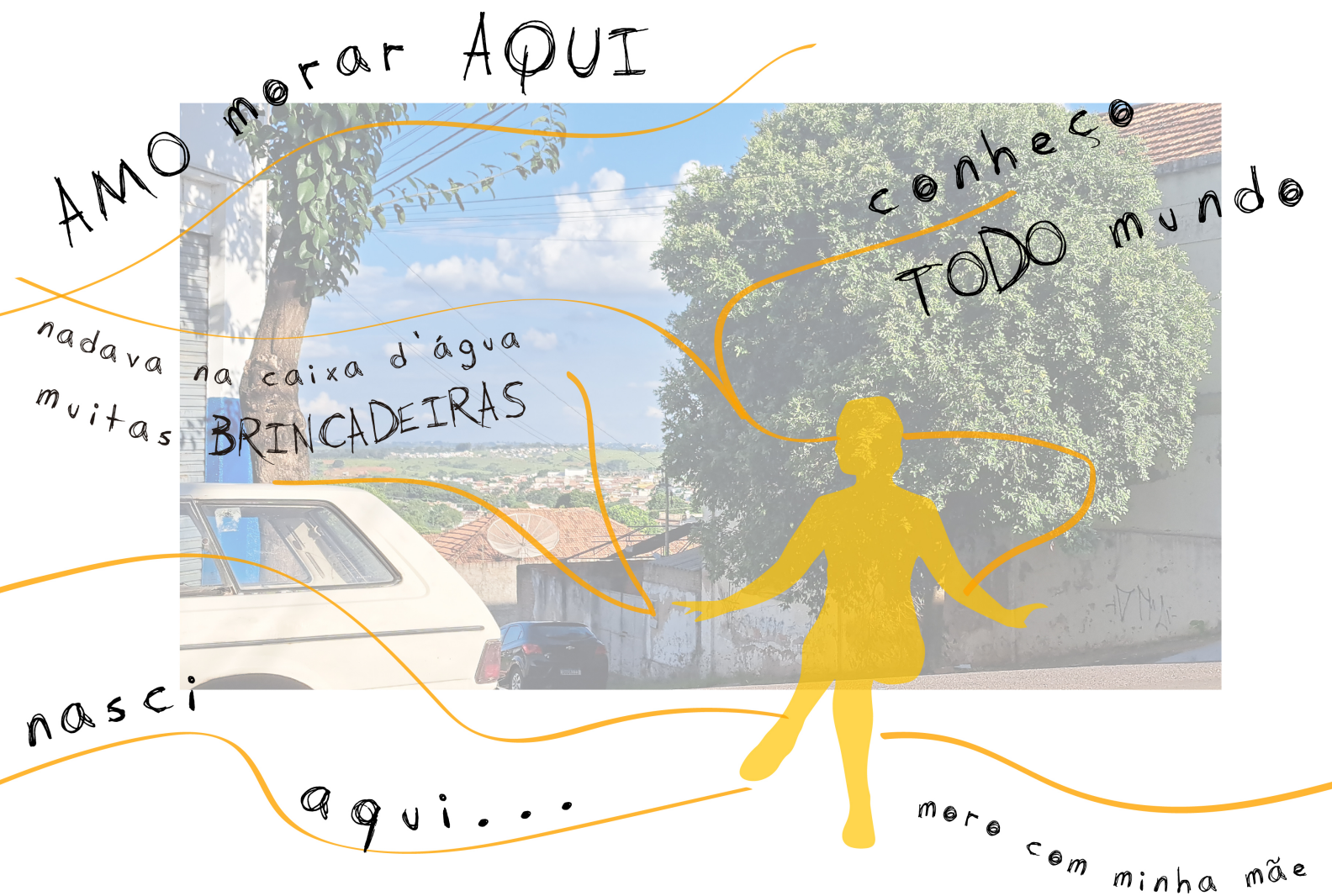


Figura 68: Cartografia sintetizando as falas de uma das entrevistadas. Fonte: autora, 2023.

4.2. FORMULANDO O FORMULÁRIO

Como já foi dito anteriormente, os corpos que atravessam os trilhos vêm para a Zona Leste de Presidente Prudente com a mesma velocidade e intensidade do que as atividades que ocorrem no Centro da cidade tornando, muitas vezes, uma aproximação e interceptação difíceis de serem realizadas com essas pessoas.

Tendo isso em vista, a proposta de elaboração de um Formulário do Google surgiu em prol de uma maior facilidade de comunicação e um maior alcance, uma vez que esses formulários podem ser compartilhados via link através de diversos meios, como redes sociais. Apesar do formato online dessa ferramenta, buscou-se manter a proximidade e o afeto, de certa forma, para com as pessoas que viriam a responder. Por esse motivo, as perguntas foram cuidadosamente pensadas e elaboradas para não insinuar nem direcionar os entrevistados em suas respostas.

O questionário foi elaborado via Google Forms e, posteriormente, seu *link*¹ foi enviado por meio de WhatsApp e Instagram para diversas pessoas habitantes de Presidente Prudente. O principal objetivo dessa etapa do trabalho foi alcançar pessoas que não necessariamente se encontram cotidianamente naquele trecho dos trilhos, mas que têm percepções e relações, mesmo que indiretas, sobre aquela parte da cidade. O texto inicial e título do formulário estão presentes na Figura 69.

As perguntas do formulário foram elaboradas a fim de mapear e apreender alguns afetos e sensações que essa área desperta na população prudentina, sejam elas memórias de outros tempos ou relatos da contemporaneidade, de moradores da área da linha férrea ou moradores de outras áreas da cidade, dentre outras. Estas perguntas e questionamentos estarão listados abaixo, na ordem em que apareceram no formulário.

1. Link do Formulário disponível em <https://forms.gle/LMCXa4patpyEmLSj7>, criado em Março de 2023 pela autora.

Formulário – Afetos na Linha Férrea de Presidente Prudente (SP)

Prazer, meu nome é Sofia, sou estudante do último semestre de Arquitetura e Urbanismo da UNESP. Estou realizando meu trabalho final de graduação (TCC) sobre um trecho da Linha Férrea de Presidente Prudente, o que se encontra entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua. A pesquisa que venho realizando ao longo do último ano tem como pretensão compreender as relações das pessoas que frequentam e vivem em espaços próximos a linha, ou que cruzam essa ferrovia com frequência.

Meu trabalho pretende instigar, em quem preencher esse formulário, diferentes memórias e afetos sobre esse espaço tão antigo da cidade de Presidente Prudente, de modo a despertar sentimentos diversos sobre ele, tal como alegria, tristeza, medo, paz, nostalgia, dentre outros. Quais encontros aconteceram e ainda acontecem nos entremeios desse espaço? Algum vínculo foi formado ou aprofundado em suas proximidades? Amizades foram feitas ou desfeitas? Quais amores nasceram ou morreram no cruzamento da linha? Existem cheiros, sons e texturas específicas que esse espaço desperta? Fique à vontade para compartilhar comigo suas experiências nesse espaço. Pode falar sobre qualquer coisa, mesmo que pareça a mais desinteressante possível. **Responda quantas e quais perguntas a seguir você quiser. Não existe resposta certa ou errada.**

Figura 69: Título e texto inicial presentes no formulário do google. Desenvolvido pela autora, em 2023.

As perguntas do formulário foram elaboradas a fim de mapear e apreender alguns afetos e sensações que essa área desperta na população prudentina, sejam elas memórias de outros tempos ou relatos da contemporaneidade, de moradores da área da linha férrea ou moradores de outras áreas da cidade, dentre outras. Estas perguntas e questionamentos estarão listados abaixo, na ordem em que apareceram no formulário.

- 1. Se quiser, se identifique (nome, idade, cidade natal, local onde mora, etc). Seus dados não serão divulgados.*
- 2. Você mora ou já morou nas proximidades da Linha Férrea de Presidente Prudente?*
- 3. Se a resposta da pergunta anterior foi sim, próximo de qual trecho da linha você vive ou já viveu?*
- 4. Considere o trecho da linha situado entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua, existe(m) alguma(s) lembrança(s) boa(s) ou ruim(ns) que esse local desperta em você? Se sim, qual(is)?*
da Lua, existe(m) alguma(s) lembrança(s) boa(s) ou ruim(ns) que esse local desperta em você? Se sim, qual(is)?
- 5. Essa lembrança ativa qual sensação para você (medo, tristeza, felicidade, insegurança...)?*
- 6. Existe algum cheiro, cor, textura, ou alguma outra coisa que te remete a esse espaço?*
- 7. A linha férrea te lembra alguém que você conhece ou já conheceu?*
- 8. Se a resposta para a pergunta anterior foi sim, quem é essa pessoa?*
- 9. Qual(is) sensações a(s) lembrança(s) sobre essa pessoa te desperta(m)?*
- 10. Atualmente você frequenta (mesmo que pouco), algum(ns) lugar(es) nos arredores da Linha Férrea?*
- 11. Se a resposta para a pergunta anterior foi sim, qual(is) espaço(s) da linha você frequenta? Com qual frequência?*

12. A linha férrea te lembra algum outro lugar que você conhece?
13. Se a resposta para a pergunta anterior foi sim, qual é esse lugar? Como é?
14. Quais lembranças você tem desse outro lugar?
15. Você frequenta ou já frequentou o Centro Cultural Matarazzo?
16. Se a resposta para a pergunta anterior foi sim, de que tipo de atividade você participa ou participou neste espaço? Como foi sua experiência (quais sensações esse espaço te despertou)?
17. Você conhece o Coletivo Cultural Galpão da Lua?
18. Você frequenta ou já frequentou alguma atividade relacionada às atividades do Coletivo Cultural Galpão da Lua?
19. Se você participou de alguma atividade do Galpão da Lua, pode me dizer de qual(is) atividade(s) você participa ou participou? Como foi sua experiência (quais sensações sua participação nesse espaço e nessas atividades te despertou)?
20. Existe alguma coisa que você gostaria de acrescentar sobre a linha férrea de Presidente Prudente? Fique à vontade para escrever aqui.

A faixa de idade das pessoas que responderam a esse formulário foi bem variada: entre 16 e 51 anos, sendo a maioria com menos de 30 anos. Alguns moravam em Presidente Prudente desde o nascimento, mas outros respondedores nasceram em outras cidades e depois se mudaram, por motivos diversos. Quanto à população que vive nos bairros além dos trilhos, 76% das pessoas que responderam não moram nem nunca moraram no local, tal como é possível observar na Figura 70 (gráfico retirado dos resultados do formulário produzido pelo próprio Google).

Partindo para uma análise mais qualitativa, diversas sensações, lembranças e sentimentos se repetiram no contexto das respostas escritas. No geral lembranças de passeios ou viagens em família (que também se destacaram nas conversas que foram realizadas de modo presencial), excursões escolares e trabalhos de campo da faculdade,

Você mora ou já morou nas proximidades da Linha Férrea de Presidente Prudente?

26 respostas

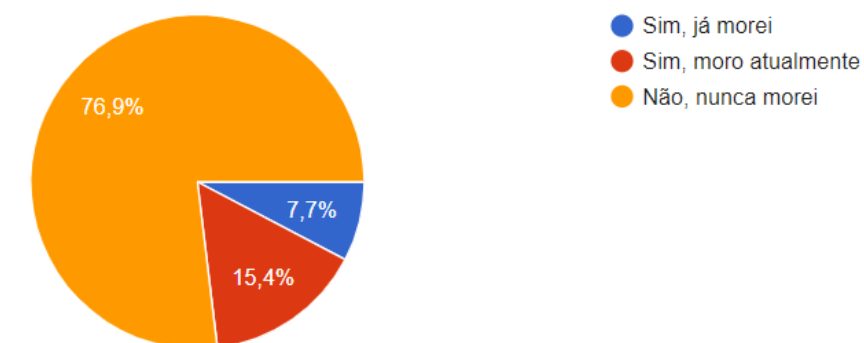


Figura 70: Gráfico desenvolvido pelo Google com base nas respostas para o Formulário, 2023.

gosto pelos grafites, memórias de infância, dentre outros. O medo, insegurança e preocupação com a questão social da área, pontuada principalmente pela presença de pessoas em situação de rua e usuários de drogas, aparecem como elementos muito reiterados dentre as pessoas que responderam o formulário.

A respeito da pergunta de número 4, pode-se ressaltar alguns trechos do que os entrevistados escreveram nas questões apresentadas. A tristeza ao pensar no local, além do medo e da insegurança, foram elementos inéditos que se revelaram em mais de uma resposta do formulário. A insegurança aparece, majoritariamente, em respostas de mulheres, reforçando a susceptibilidade na qual o corpo feminino se encontra dentro da cidade.

[Considere o trecho da linha situado entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua, existe(m) alguma(s) lembrança(s) boa(s) ou ruim(ns) que esse local desperta em você? Se sim, qual(is)?]

Sim, eu passava por lá quando ia embora do Matarazzo, onde eu estudava, para o centro. É uma boa lembrança, mas a região era perigosa. (garota jovem de 23 anos, estudante nascida em Prudente mas que atualmente vive em Maringá).

Lembrança boas (saudades) quando jovem nem tinha Galpão da lua,mas ao levar parentes (primos e primas) que vinham passear aqui até a estação pra viajar pra São Paulo ficávamos admirando a arquitetura do local. (Mulher de 60 anos, nascida em Presidente Venceslau mas que mora em Presidente Prudente há muitos anos).

[Essa lembrança ativa qual sensação para você (medo, tristeza, felicidade, insegurança...)]

A tristeza vem pelo morador naquelas condições, pela aparência da linha férrea, com mato, buracos e sem uso algum[...]. (Estudante de 24 anos, se mudou para Presidente Prudente para fazer faculdade em 2018).

Medo, insegurança mas um pouco de esperança. Principalmente devido aos eventos culturais. (Jovem de 21 anos, estudante, mora na Vila Verinha, um dos bairros além da linha do trem).

Felicidade (quando estava acompanhada) e insegurança quando estava sozinha. (Garota jovem estudante de 24 anos, mora no Green Ville, em Presidente Prudente).

Dentre as lembranças relacionadas às pessoas das quais a ferrovia lembrava os entrevistados, vinculada às perguntas de número 7 e 8, houveram respostas diversas. A linha lembra as pessoas, resumidamente, de família, café, professores de escola ou faculdade, memórias coletivas que foram vividas no local, acompanhantes de trabalhos de campo, dentre outros. Neste caso, as sensações ocasionadas por essas lembranças são majoritariamente boas, tais como alegria infantil, amor, paz, curiosidade, carinho, confiança, afetividade, segurança, dentre outros. Isso é importante para reiterar que a memória sobre determinado espaço da cidade, seja ele patrimonial ou não, é construída de modo majoritariamente em grupos; sempre que a lembrança do local for vinculada a alguém que o entrevistado conhece ou conheceu, seu afeto para com a área imediatamente é maior (como foi possível observar nas conversas presenciais também).

No meio das pessoas que frequentam, mesmo que pouco, a linha férrea da cidade,

mais especificamente o recorte estudado, as razões estão entre faculdade (por exemplo, alunos da Toledo que tem que passar na proximidade dos trilhos sempre ou alunos de algum curso que exige visitas aos trilhos); atividades diversas no Centro Cultural Matarazzo; atravessar a Linha por alguma necessidade; visitas a espaços de comércio e serviços que se encontram na Avenida Brasil ou ao Centro da cidade, próximos a pontos de cruzamento dos trilhos.

Sobre a participação nos espaços de cultura mencionados e destacados no presente trabalho, ficou nítido que o número de pessoas que conhecem e frequentam o Centro Cultural Matarazzo é muito superior ao número de pessoas que conhecem e frequentam o Coletivo Cultural Galpão da Lua. Dentre as 25 pessoas que responderam o Formulário, apenas uma frequentava atividades no Galpão, enquanto muitas compareciam a atividades no Matarazzo com certa regularidade, como é possível observar nos gráficos das Figuras 71, 72 e 73.

Você frequenta ou já frequentou o Centro Cultural Matarazzo?

25 respostas

Copiar

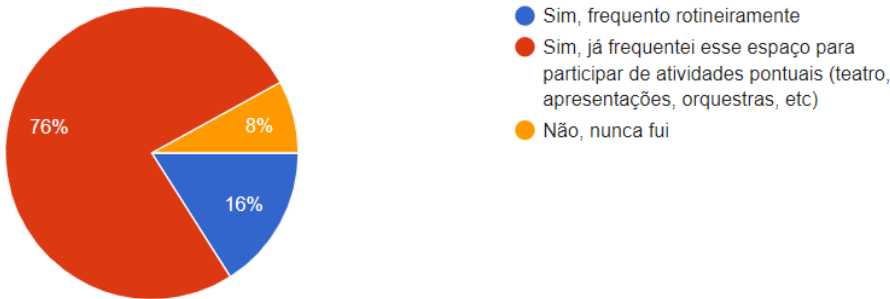


Figura 71: Gráfico desenvolvido pelo Google com base nas respostas para o Formulário, 2023.

Você conhece o Coletivo Cultural Galpão da Lua?

26 respostas

 Copiar

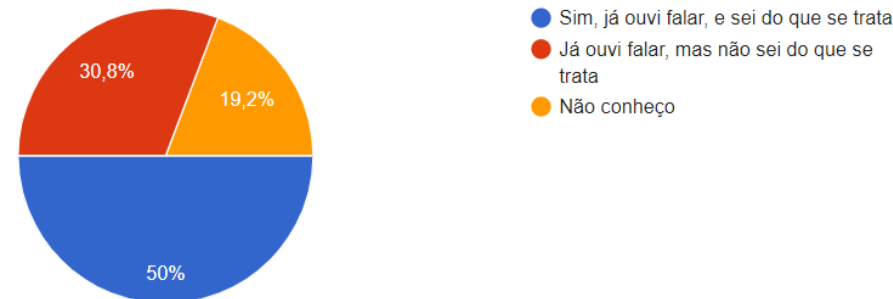


Figura 72: Gráfico desenvolvido pelo Google com base nas respostas para o Formulário, 2023.

Você frequenta ou já frequentou alguma atividade relacionada às atividades do Coletivo Cultural Galpão da Lua?

26 respostas

 Copiar

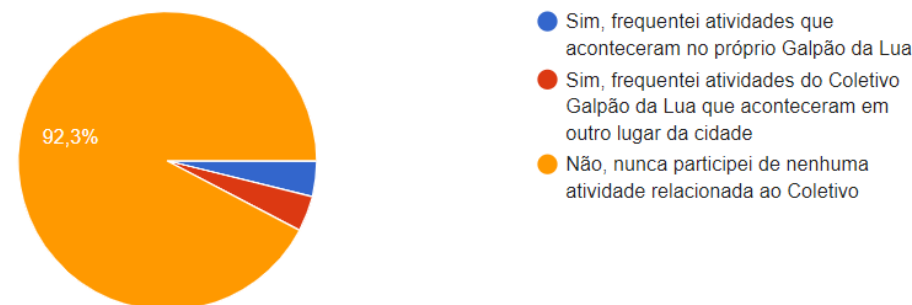


Figura 73: Gráfico desenvolvido pelo Google com base nas respostas para o Formulário, 2023.

Apesar destes serem dados quantitativos e este ser um Trabalho Final de Graduação que tem como foco principal aspectos qualitativos, é impossível não se surpreender com esses resultados, uma vez que eles expõe o quão desvalorizadas e pouco frequentadas são atividades culturais que independem de um órgão regulador, ou seja, que estão claramente desvinculadas da dinâmica funcional da cidade produtiva.

A síntese das principais sensações, sentimentos e lembranças que apareceram nas respostas se encontra na Figura 74, uma cartografia que tem como objetivo pontuar e mapear as principais palavras que atravessaram esse formulário, de modo a direcionar para uma proposta de intervenção condizente com os usos e afetos já existentes no local.

Por fim, a elaboração deste questionário, apesar de, por um lado, ir em um sentido contrário ao do pensamento rizomático, foi de extrema importância para a plena compreensão do espaço, principalmente levando em conta o ponto de vista de pessoas que não habitam o lugar mas, por viverem na cidade de Presidente Prudente, nutrem afetos e relações pontuais com o mesmo, constituindo, assim, um imaginário geral sobre os trilhos. Ao unir as percepções de moradores e habitantes locais com as informações diversificadas que apareceram no formulário, podemos construir um panorama geral de como é o imaginário coletivo da ferrovia para os cidadãos prudentinos, sendo essa uma representação prática da combinação e coexistência dos pensamentos arbóreo e rizomático dentro do método.



4.3. O IMAGINÁRIO COLETIVO DA LINHA

Para concluir o tópico 4, foram realizadas algumas cartografias a partir de todo o material levantado ao longo dos subtópicos 4.1 e 4.2. Estas cartografias têm como objetivo colaborar com a visualização geral do imaginário coletivo da linha, construído pelas pessoas, a respeito da ferrovia de Presidente Prudente, mais precisamente o trecho base do presente TFG, situado entre o Galpão da Lua e o Centro Cultural Matarazzo. As cartografias se encontram nas figuras 75 e 76. A primeira busca mapear e colocar em palavras as atividades que ocorriam no contexto da linha em outros tempos. São ações que, de certa forma, podem ter seus rastros observados nos dias atuais, mas que se mostravam com maior intensidade em outros tempos e contextos. A segunda, Figura 76, sintetiza as falas mais relevantes e significativas, que foram ditas ao longo das conversas realizadas nas derivas.

Uma vez que as análises corpóreo-espaciais estiverem prontas, será possível partir das cartografias e diagramas do espaço para o desenvolvimento de uma proposta de intervenção, que seja concebida de modo a atender as reais necessidades, tanto do espaço, quanto dos corpos nele presentes, ativando potencialidades e despertando afetos preexistentes no local, por meio de um projeto urbanístico e/ou arquitetônico, levando à preservação e, consequentemente, à melhor ocupação do patrimônio ferroviário, tanto por parte de quem nele habita diariamente, quanto por parte dos poderes públicos que administram esse patrimônio.



Figura 75: Cartografia Síntese das conversas e encontros realizados. Fonte: autora, 2023.



Figura 76: Cartografia Síntese das conversas, encontros e respostas ao formulário. Fonte: autora, 2023.

5. UMA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

5.1. QUESTÕES ESPACIAIS

A partir de todas as características levantadas sobre este trecho da ferrovia de Presidente Prudente, que foram identificadas e reconhecidas até o momento, foi possível apreender possibilidades e potencialidades para o desenvolvimento de uma proposta de intervenção para a área. Esta proposta teve como objetivo buscar a ativação de memórias e, principalmente, estimulando o sentimento de pertencimento das pessoas com o local, levando à sua consequente preservação.

Para o desenvolvimento desta proposta de intervenção, foram realizadas análises espaciais, de modo a compreender aspectos técnicos e físicos do espaço analisado. Inicialmente foi elaborado um mapa de uso e ocupação do solo, no qual é possível perceber que nas imediações daquele trecho da ferrovia o principal uso da terra é o comercial e residencial (Figura 77).

Além disso, também foram levantadas informações físicas sobre o local, a fim de facilitar a realização de uma implantação para uma proposta de intervenção. O relevo do local foi levantado e apresentado por meio de curvas de nível (Figura 78). O fluxo de automóveis e pessoas no entorno da área, tal como a pontuação das suas principais vias de acesso também foram mapeados para a melhor compreensão dos movimentos naquele espaço (Figura 79). Por fim, a insolação e direção dos ventos no trecho estudado foram cartografados, concluindo assim as apreensões físico-espaciais do local na Figura 80.

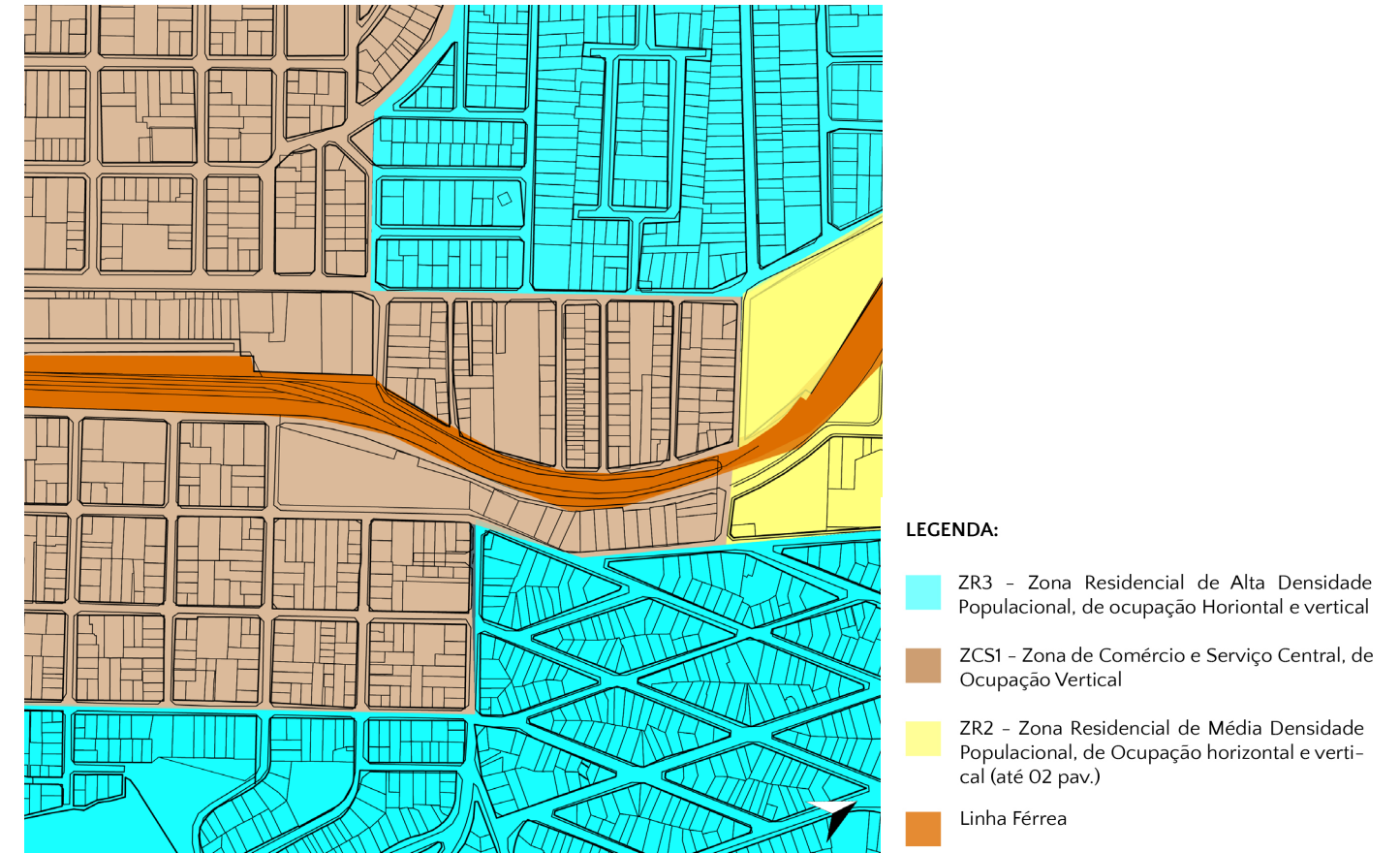


Figura 77: Mapa de uso e ocupação do solo. Fonte: autora, 2023, com base em informações da Prefeitura Municipal.

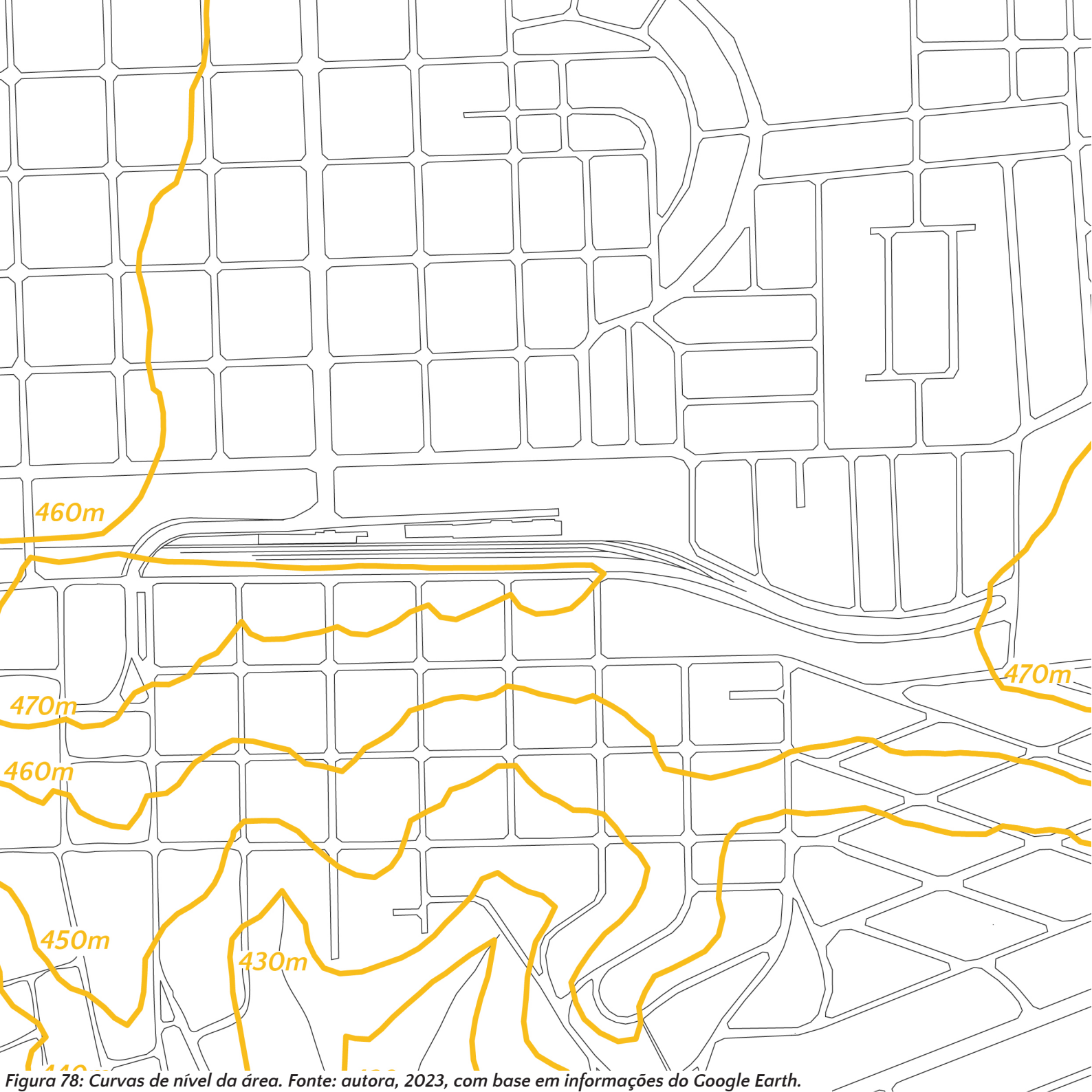
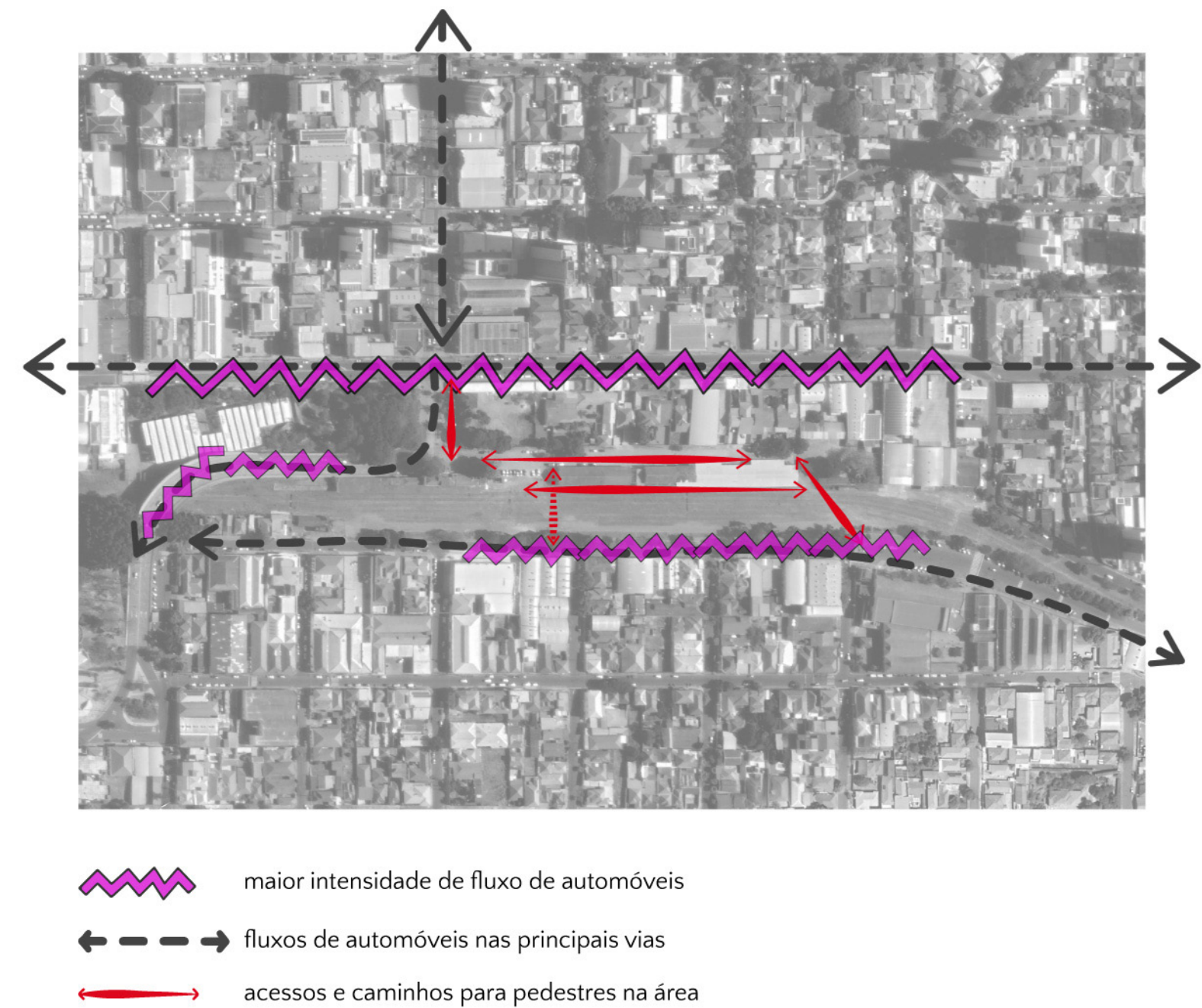


Figura 78: Curvas de nível da área. Fonte: autora, 2023, com base em informações do Google Earth.



-  maior intensidade de fluxo de automóveis
-  fluxos de automóveis nas principais vias
-  acessos e caminhos para pedestres na área

Figura 79: Mapa de fluxos e principais acessos da área. Fonte: autora, 2023.



Com relação aos aspectos físicos do local, também foram observadas na área diversas espécies de plantas que crescem e se propagam independentemente sobre os trilhos, ocupando aquele território de forma orgânica e natural, sem a necessidade de plantação ou cultivo. Tendo em vista a necessidade de manter essa vegetação local em concordância com a intervenção a ser desenvolvida e proposta, foram levantadas, na Tabela 1, todas as espécies localizadas e identificadas sobre os trilhos, no trecho no qual o presente trabalho vem sendo realizado. Dentre essas espécies estão gramíneas, plantas arbustivas e algumas espécies arbóreas.

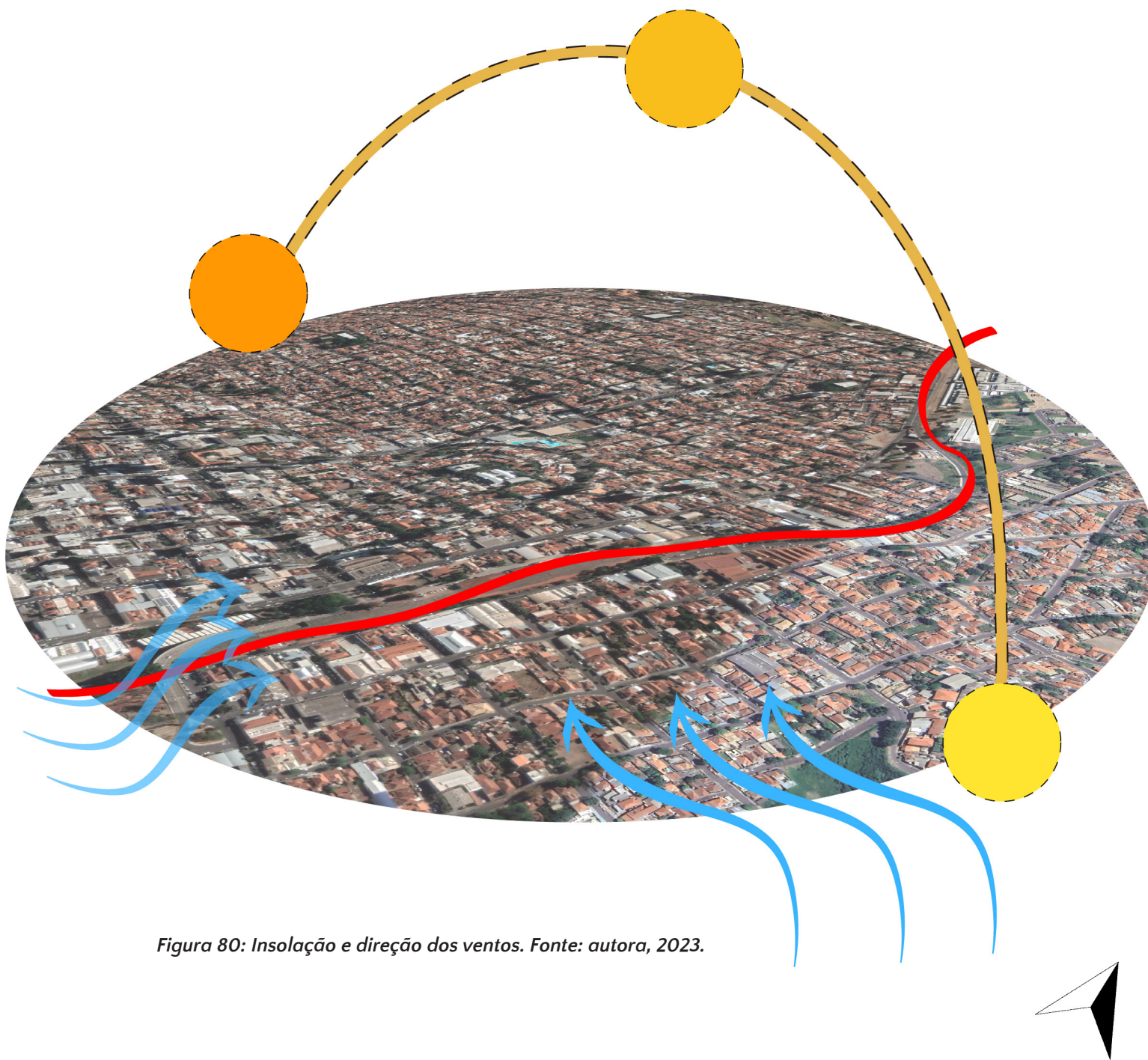


Figura 80: Insolação e direção dos ventos. Fonte: autora, 2023.

planta	nome popular	espécie	características
	Agerato	<i>Ageratum houstonianum</i>	Vai de 30cm à 1 metro de altura; tem a cor roxa. Pode se tornar uma espécie invasora fora da sua área geográfica natural.
	Amoreira- Preta	<i>Morus nigra</i>	Árvore, que tem alturas entre 9 e 12m. Diâmetro da Coroa, 10 a 15m. Se encontra próximo aos trilhos.
	Cajueiro	<i>Anacardium occidentale</i>	Produz o caju; Alturas entre 6 a 14m; Diâmetro da coroa até 20m;
	Capim-capeta	<i>Sporobolus indicus</i>	Chega a 1m de altura, pode ser considerado uma erva daninha
	Capim-chorão	<i>Eragrostis</i>	Auxilia no controle de erosão do solo; Altura da planta pode chegar a 1.9m,
	Capim-gafanhoto	<i>Melinis repens</i>	Pode ser considerado uma espécie invasora; tem entre 0.5 a 1m
	Capim- mombaça	<i>Megathyrsus maximus</i>	É usado como adubo verde; é considerado uma planta invasora. Altura entre 1 e 3m.
	Capim- rabo- de- raposa	<i>Hordeum jubatum</i>	Considerada uma erva daninha; floresce praticamente o ano todoe possui diferentes variações de tamanho e coloração; Têm entre 30 a 120cm.
	Chloris barbata	<i>Chloris barbata</i>	Pode ser hospedeira para pragas agrícolas graves. Tem entre 20 a 80cm.
	Erva- de- Santa- Luzia	<i>Commelina</i>	Tem grande capacidade de adaptação; Pode se tornar uma planta invasora; tem entre 30 a 60cm.

	Erva- de- Touro	<i>Tridax</i>	É uma erva daninha de regiões tropicais e se espalha rapidamente; Altura chega a 40cm.
	Leiteiro	<i>Euphorbia Hyssopifolia</i>	Planta invasora e de difícil controle; pode chegar a 1m da altura.
	Figo	<i>Ficus Ingens</i>	Simbólicos em diversas tradições antigas; Pode ter elementos tóxicos para animais quando folhas e frutos verdes são ingeridos. Altura pode chegar a 10m de altura; diâmetro da coroa 30m
	Grama	<i>Poa Trivialis</i>	Pode ser considerada erva daninha em campos de golfe; Tem alturas entre 40 e 90cm. Diâmetro da coroa chega a 3m.
	Ingá-cipó	<i>Inga edulis</i>	Bom pra dar sombra; pode chegar a 30m de altura; diâmetro da coroa chega a 18m.
	Laportea canadensis		Uma espécie de urtiga graúda, pode causar efeitos coleterais como suor, irritação na pele e dores de estômago. Tem entre 30 e 150cm; diâmetro da coroa é 30 a 46cm.
	Maria-Pretinha	<i>Solanum</i>	É uma planta tóxica, seus frutos podem causar até mesmo a morte de crianças. Tem de 1 a 1.5m.
	Pega- saias	<i>Setaria verticillata</i>	Tem espinhos; pode alcançar entre 10 e 100cm.
	Perpétua	<i>Gomphrena globosa</i>	Tem entre 20 a 60cm; as suas flores são roxas e rosas.

Tabela 1: Vegetação preexistente no local. Fonte: autora, 2023.

Ademais, outras espécies arbóreas frutíferas serão inseridas na intervenção, com o objetivo de intensificar a interação das pessoas para com o espaço ao longo da travessia dos trilhos. As espécies escolhidas para este propósito foram a Jabuticabeira e a árvore do Ingá. Em conjunto com a amoreira, preexistente no local, essas espécies além de proporcionarem conforto térmico e sombra, promovem uma interação para com o espaço de forma mais intensa por parte de seus transeuntes.

A fim de compreender melhor ainda o trecho no qual a intervenção seria realizada, foram produzidos diagramas. A partir deles foi possível notar que o trecho estudado possui diferentes ambiências dentro de si, que foram mapeadas a partir de um diagrama de bolhas (Figura 81).

Da esquerda para a direita: as manchas com as cores azul e roxa expressam as áreas próximas ao galpão da lua, nas quais existe um movimento considerável de pedestres e onde ocorre o atravessamento dos trilhos (principalmente na parte em azul). Esse movimento e essas trocas no espaço estão expressos pelas setas que se voltam para “fora” das bolhas, remetendo à expansão desses trechos. Já a bolha denotada pela cor vermelha, se encontra bem no centro da área e possui as setas apontadas para dentro. Esse é um trecho dos trilhos que não possui muito movimento, mas, a partir de apreensões mais próximas do local, foi possível notar vestígios e pegadas de permanências invisíveis ali, principalmente levando em conta a presença de certos buracos nos trilhos que existem naquele trecho, que podem ser usados de abrigo ou esconderijo (Figura 82). Por esse motivo, as setas se encontram voltadas para dentro deste espaço, não possuindo quase qualquer interação com as outras ambiências do espaço.

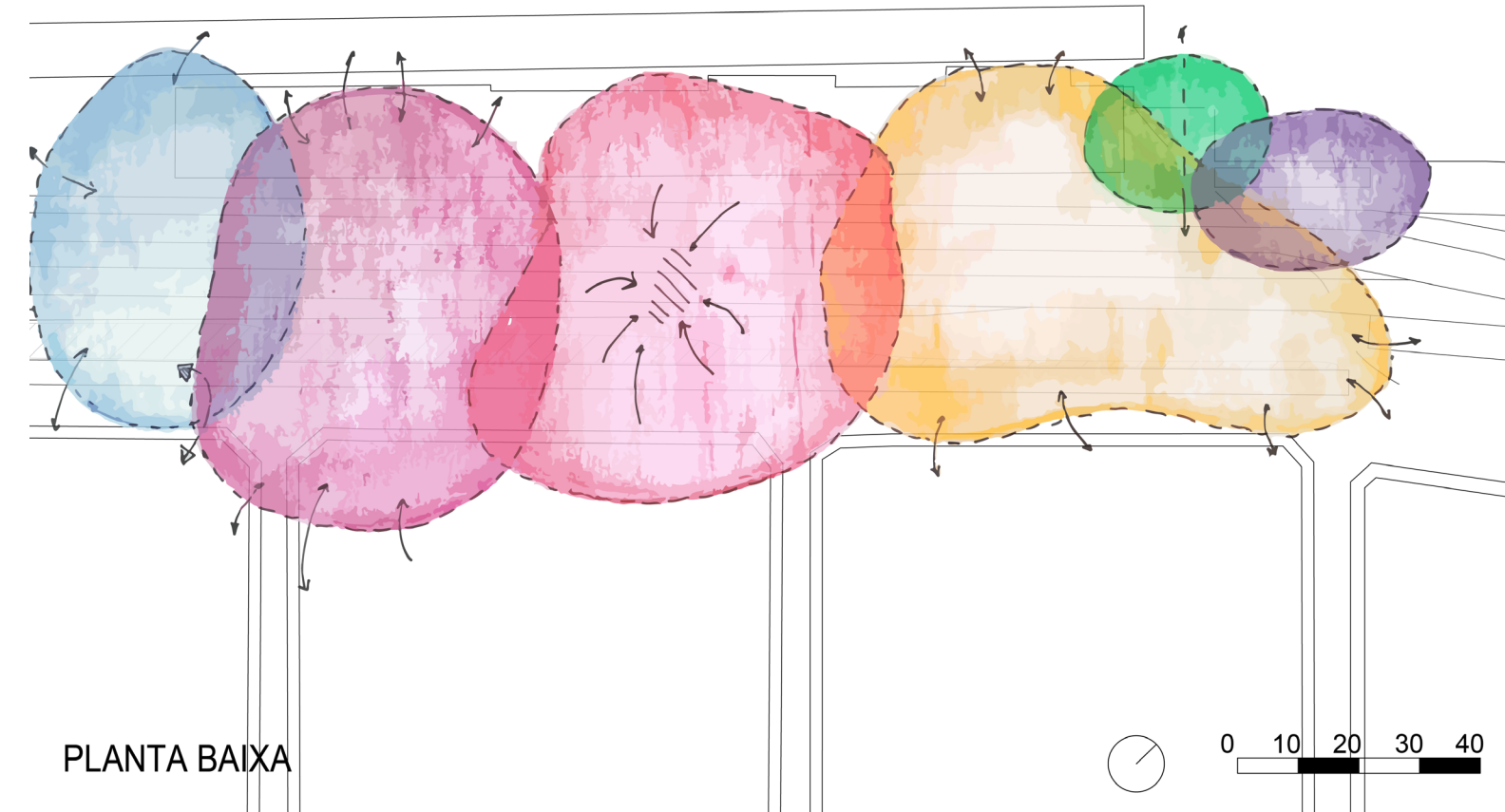


Figura 81: Diagrama de bolhas. Fonte: autora, 2023.



Figura 82: Buracos existentes nos trilhos. Fonte: autora, 2023.

De volta para o diagrama presente na Figura 81, a bolha representada na cor amarela sinaliza o local de maior movimento nos trilhos, uma vez que é lá que a maioria dos transeuntes que frequentam o Centro Cultural Matarazzo cruzam o espaço para acessar o local. Este também é um local de destaque porque nele se inserem os principais caminhos do desejo, a catraca (importante ponto de atravessamento do espaço) e a escada que conduz para o caminho próximo aos galpões (Figura 83).

Por fim, as cores verde e roxa, no diagrama, expressam o espaço desocupado próximo da catraca e o vagão presente no local, respectivamente. O canto indicado pela cor verde acaba sendo um espaço de passagem, por sua proximidade com a catraca, mas também caracteriza um espaço de permanência, uma vez que foram visualizados lá, no decorrer de diversas derivas, a presença de cadeiras ou bancos colocadas lá pelos ocupantes da área. O vagão acaba sendo um ponto a parte naquele espaço, usado esporadicamente por jovens que têm curiosidade e impulso de subir nele. Contudo, de acordo com outras apreensões, este também pode representar um espaço de abrigo e permanência para corpos invisibilizados em situações diversas. A figura 84 mostra o espaço expresso pela cor verde no diagrama de bolhas, logo ao lado do vagão, cuja presença caracteriza o espaço.

Estas foram as principais ambiências apreendidas no espaço para o qual será desenvolvida a proposta de intervenção e, a partir das quais, unidas às observações do entorno deste trecho da ferrovia de Presidente Prudente realizadas até então, foi pensada a proposta de intervenção sobre a área.



Figura 83: Trecho representado na cor amarela, diagrama de bolhas. Fonte: autora, 2023.



Figura 84: Trecho expresso pelas cores verde e roxo no diagrama de bolhas. Fonte: autora, 2023.

5.2. REFERÊNCIAS PROJETOAIS

A partir das conclusões obtidas a respeito da área sobre a qual se refere o presente Trabalho Final de Graduação, alguns elementos que serviram de referências para a intervenção proposta foram estudados. A primeira referência estudada foi o Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca, na Cidade do México, do Gaeta-Springall Arquitectos. Este projeto possui uma proposta de percursos sobre trilhos de uma ferrovia, que permite uma travessia confortável sobre os trilhos, sem cobri-los completamente. Essa proposta de caminho foi tomada como referência por conta da evidente necessidade de um facilitador para a travessia sobre os trilhos na área estudada em Presidente Prudente, uma vez que esta é a principal atividade realizada na área, mas que não possui nenhum aparato que possa suportá-la adequadamente.

Este parque linear na Cidade do México propõe caminhos que, apesar de atravessarem os trilhos, não os cobrem, evitando a descaracterização da área e o apagamento de memórias e elementos patrimoniais. A Figura 85 mostra claramente esse tipo de intervenção por meio de percursos traçados sobre os trilhos de maneira respeitosa e prática.

Além deste parque, outro projeto, constituído sobre uma ferrovia em desuso, foi utilizado como referência para compor a proposta final de intervenção no local. O parque linear High Line, de Nova York, foi construído sobre uma ferrovia abandonada, transformando-a em um parque urbano muito visitado e apropriado pelos nova-iorquinos. O principal elemento desta intervenção que foi estudado a fim de ser aplicado no presente contexto foi o fato de a vegetação original ser mantida, na mesma densidade e apropriação natural do espaço que costumava ter antes (Figura 86).



Figura 85: Parque Linear da Cidade do México. Fonte: matéria do Archdaily, 2018.

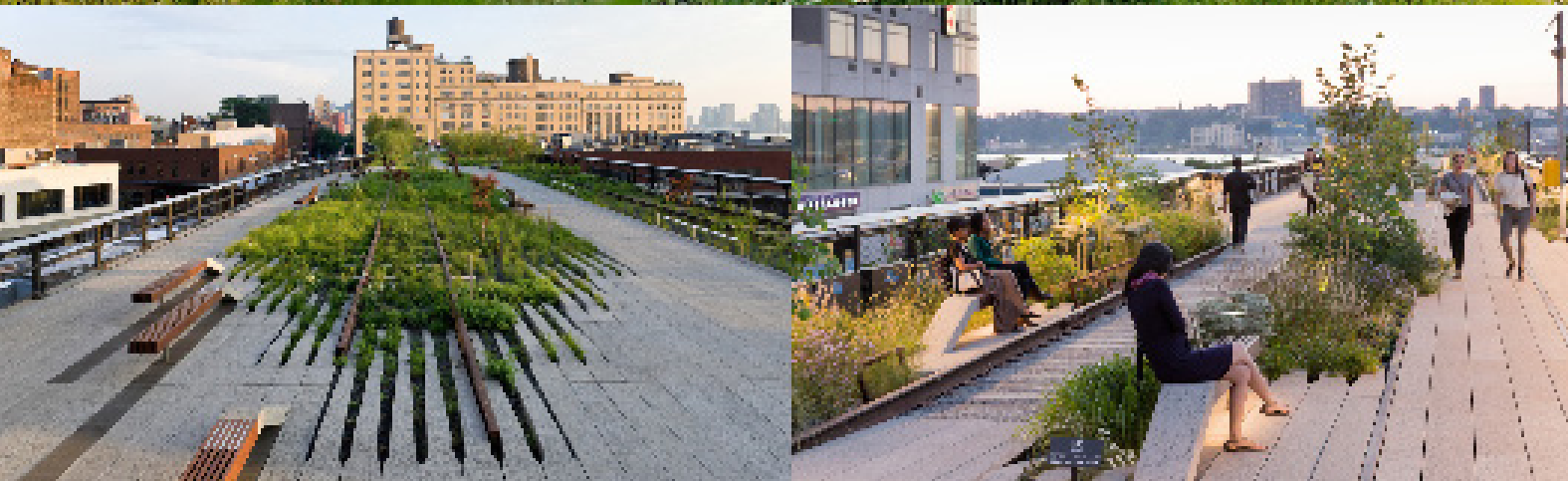
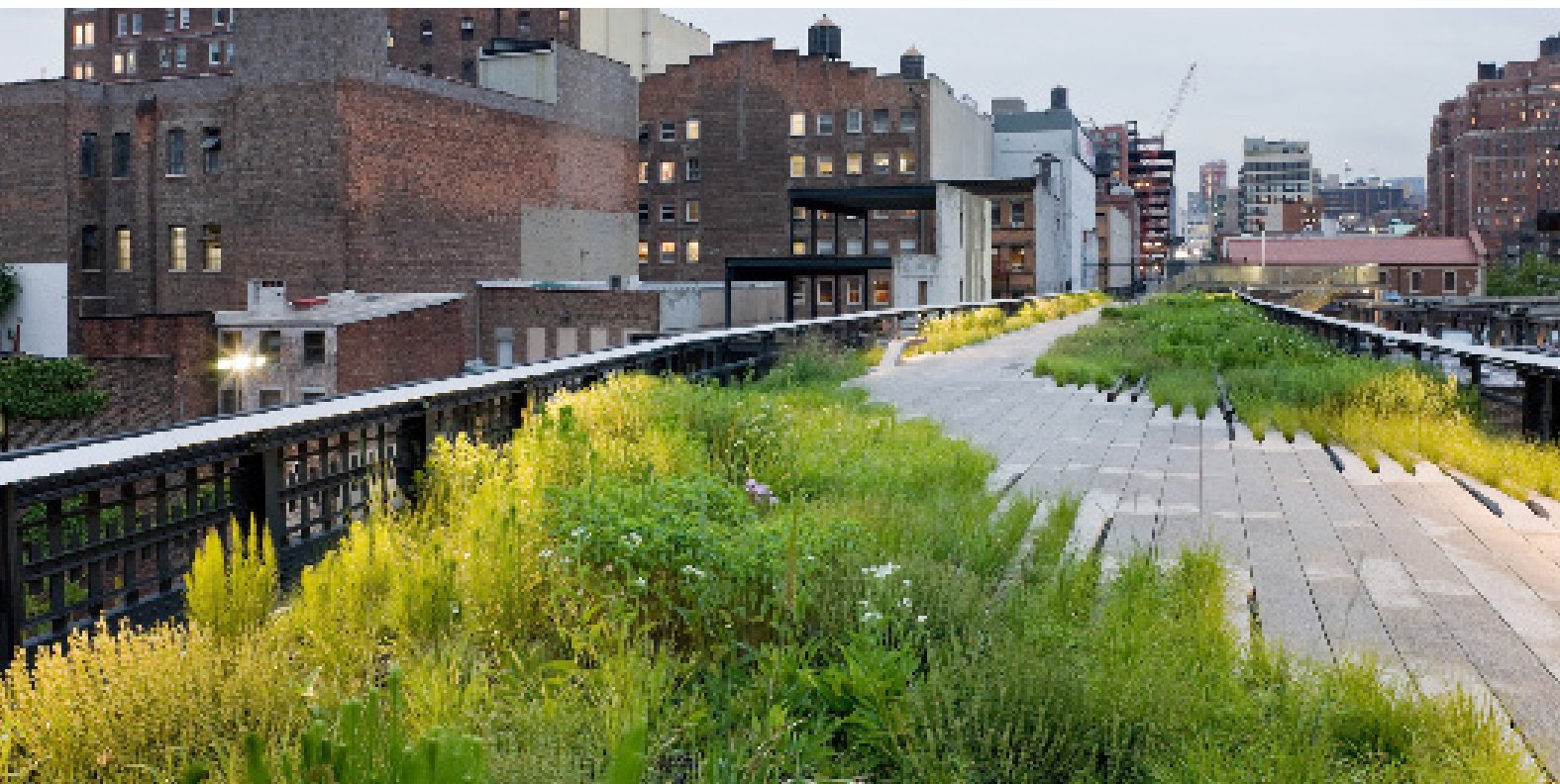


Figura 86: Montagem High Line, Nova York. Fonte: matéria do Archdaily, 2014.

O respeito à vegetação preexistente no local é algo que foi utilizado para pensar a intervenção para o trecho da ferrovia em Presidente Prudente. Todas as espécies foram tabeladas e os locais onde elas costumam crescer pontuados, para que elas permaneçam crescendo e se desenvolvendo em meio ao que lá será proposto, independentemente, tal como já fazem. A beleza dessas plantas e a orgânica integração delas com o espaço são fatos que com certeza devem ser mantidos e considerados.

Como foi possível observar anteriormente, existe um talude de 2 metros de altura a ser vencido, em frente ao Galpão da Lua. Levando em consideração o movimento intenso de pessoas atravessando o espaço e a presença de atividades culturais que ocorrem com certa frequência no Coletivo Cultural, foram estudados alguns projetos de intervenção que envolviam escadas, rampas e arquibancadas, para buscar implementar, de forma acessível, um meio de vencer o talude de 2 metros que também permitisse permanência de possíveis espectadores para tais atividades. O próprio High Line Park tem um exemplo de arquibancada assim, (Figura 87).

Outros referenciais de escada foram analisados, tais como a Escadaria da Ladeira da Barroquinha, do Metro Arquitetos Associados, construída em Salvador, Bahia. Apesar desta escada ser bem mais extensa do que a necessitada pelo local, existem detalhes da mesma que podem ser usados como, tais quais a sua flexibilidade, conexão dela com o entorno, possibilidade de permanência na mesma e existência de uma discreta rampa ladeando ela. Uma colagem com algumas vistas da Ladeira da Barroquinha se encontra na Figura 88.



Figura 87: Arquibancada do High Line, Nova York. Fonte: site do High Line Park.

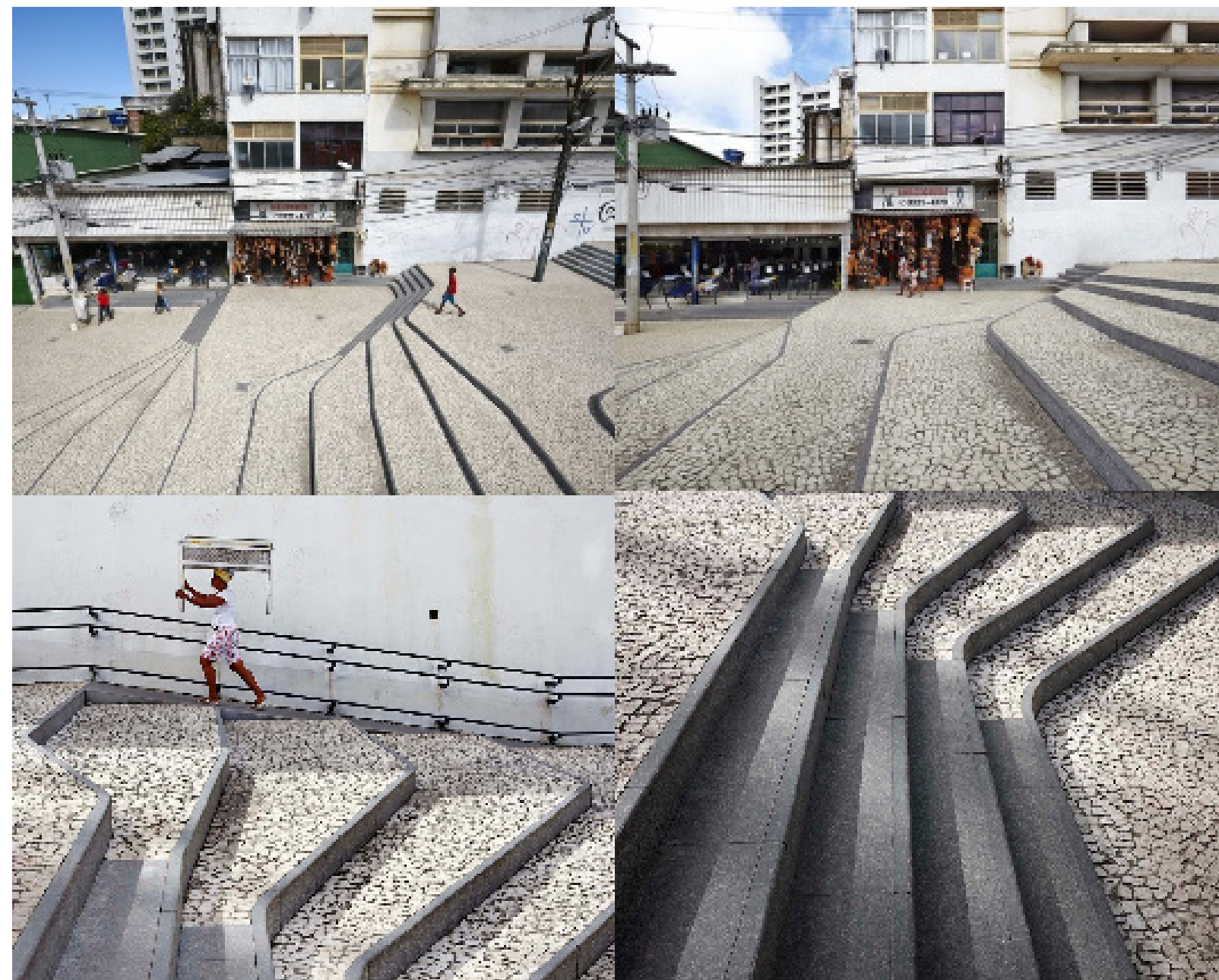


Figura 88: Escada Ladeira da Barroquinha. Fonte: Matéria do Archdaily, 2013.

Por fim, a necessidade de um mobiliário flexível e móvel, que se integrasse ao espaço e se adaptasse às necessidades dos corpos que o ocupam foi percebida no espaço. Assim, foram analisadas algumas possibilidades, tais como uma rede de cordas nas quais seria possível permanecer e brincar, no caso de crianças. Além disso, também buscou-se um mobiliário modular, de fácil montagem e distribuição através do espaço. Alguns exemplos desses mobiliários se encontram em uma montagem presente na Figura 89.

Desta forma, estas foram algumas das principais referências projetuais utilizadas para inspirar a intervenção proposta, que será apresentada e explicada no próximo tópico. Todos esses elementos foram pensados e incorporados no espaço de modo a atender as necessidades locais observadas ao longo dos vários meses de pesquisa, dando suporte a atividades que já ocorriam no local e ativando potencialidades outrora adormecidas, tais como a interação das pessoas com o patrimônio.



Figura 89: Montagem com algumas referências de mobiliários. Fonte: Pinterest, 2023.

5.3. A TRAVESSIA

A proposta de intervenção, em sua essência, se encaminha para um atravessamento do espaço, uma vez que esta é a atividade mais recorrente no local. A permanência de formas diversas também foi observada no espaço, sendo o outro alvo da intervenção. Os atravessamentos podem ser facilitados por meio de um caminho posicionado sobre os trilhos, tal como a implantação de uma escada que, além de passagem, também pode servir como local de permanência no talude próximo ao galpão da Lua.

O caminho posicionado sobre os trilhos foi pensado na cor rosa, porque essa cor já é muito presente no entorno dos trilhos e sobre eles, uma vez que os grafites das paredes dos galpões tem diversos tons de rosa, tal como os grafites do vagão próximo ao Centro Cultural Matarazzo, que são da mesma cor. A espécie arbustiva que cresce em maior quantidade naquele espaço é a capim-gafanhoto, que tem suas flores na cor rosa. Sendo assim, a cor escolhida para o caminho fará com que ele se integre ao espaço, ao mesmo tempo em que se destaque sutilmente do verde presente da vegetação, a ponto de chamar a atenção dos transeuntes.

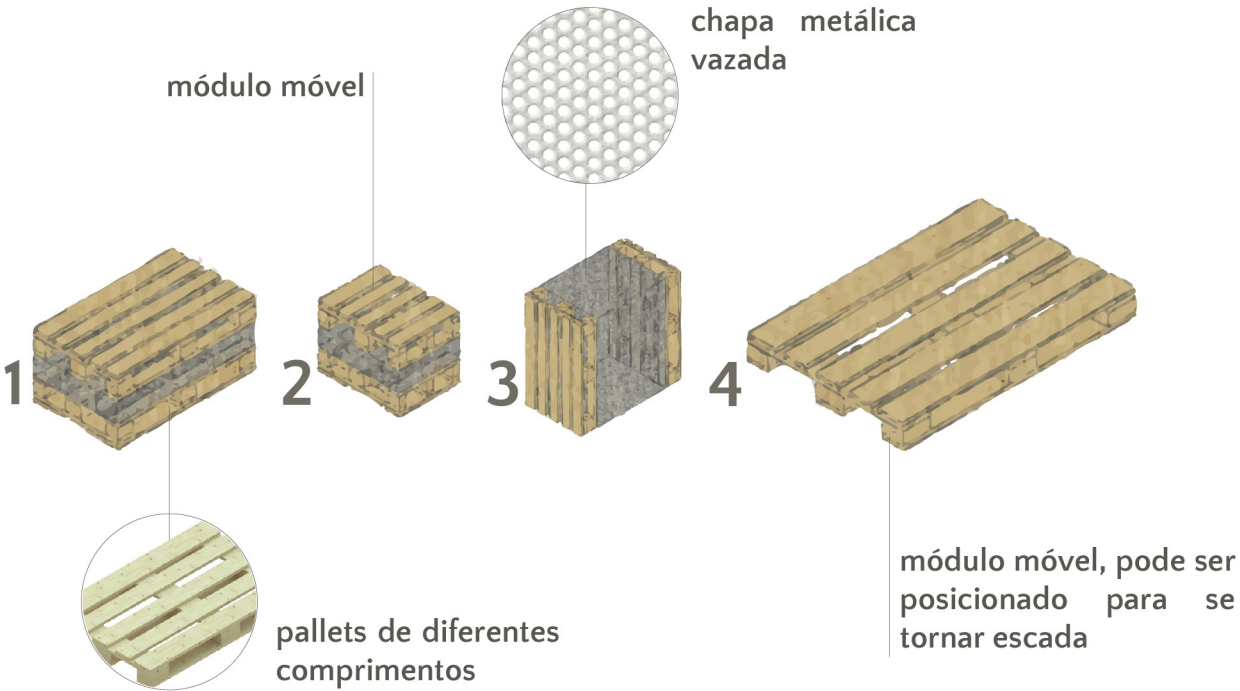
O mobiliário proposto para esse espaço é composto de módulos, constituídos de uma combinação de pallets com grades de metal vazado. A escolha de ambos os materiais vazados se deu em prol da permeabilidade, uma vez que as espécies arbustivas que se propagam sobre os trilhos poderão crescer através destes materiais. Além disso, como já foi mencionado anteriormente, foi proposta uma rede de cordas em alguns pontos do caminho que permeia os galpões, elemento que também possibilita a permeabilidade das plantas preexistentes através dele. Por fim, alguns deques de prolongamento do caminho dos galpões também foram propostos, para potencializar a permanência neste local. O último dos deques, que se encontra nos limites do Coletivo Cultural Galpão

da Lua, é o mais extenso, podendo ser usado como uma espécie de palco para apresentações, atividades culturais, dentre outros eventos.

A Figura 90 expressa um detalhamento dos módulos propostos para compor o mobiliário, sendo que dois desses módulos são móveis (tal como indicado na figura), podendo ser carregados e mudados de lugar pelos usuários do espaço. Nas Figuras 91, 92 e 93 se encontram os mobiliários compostos pelos módulos apresentados, que serão melhor observados nas demais perspectivas a serem indicadas posteriormente. Lixeiras com a mesma linguagem do mobiliário também foram propostas, tais como pontos de coleta seletiva ao redor dos trilhos.

O detalhamento da rede sugerida pode ser observado na Figura 94. Além de permeável para a vegetação local, a rede também é retrátil, ou seja, pode ser desmontada ou montada conforme a necessidade e o uso dos corpos que habitam aquele espaço. A presença de redes flexíveis pode servir de abrigo ou de cama para certas pessoas, tal como um local para se sentar ou “escalar”, no caso de crianças.

MÓDULOS



MEDIDAS

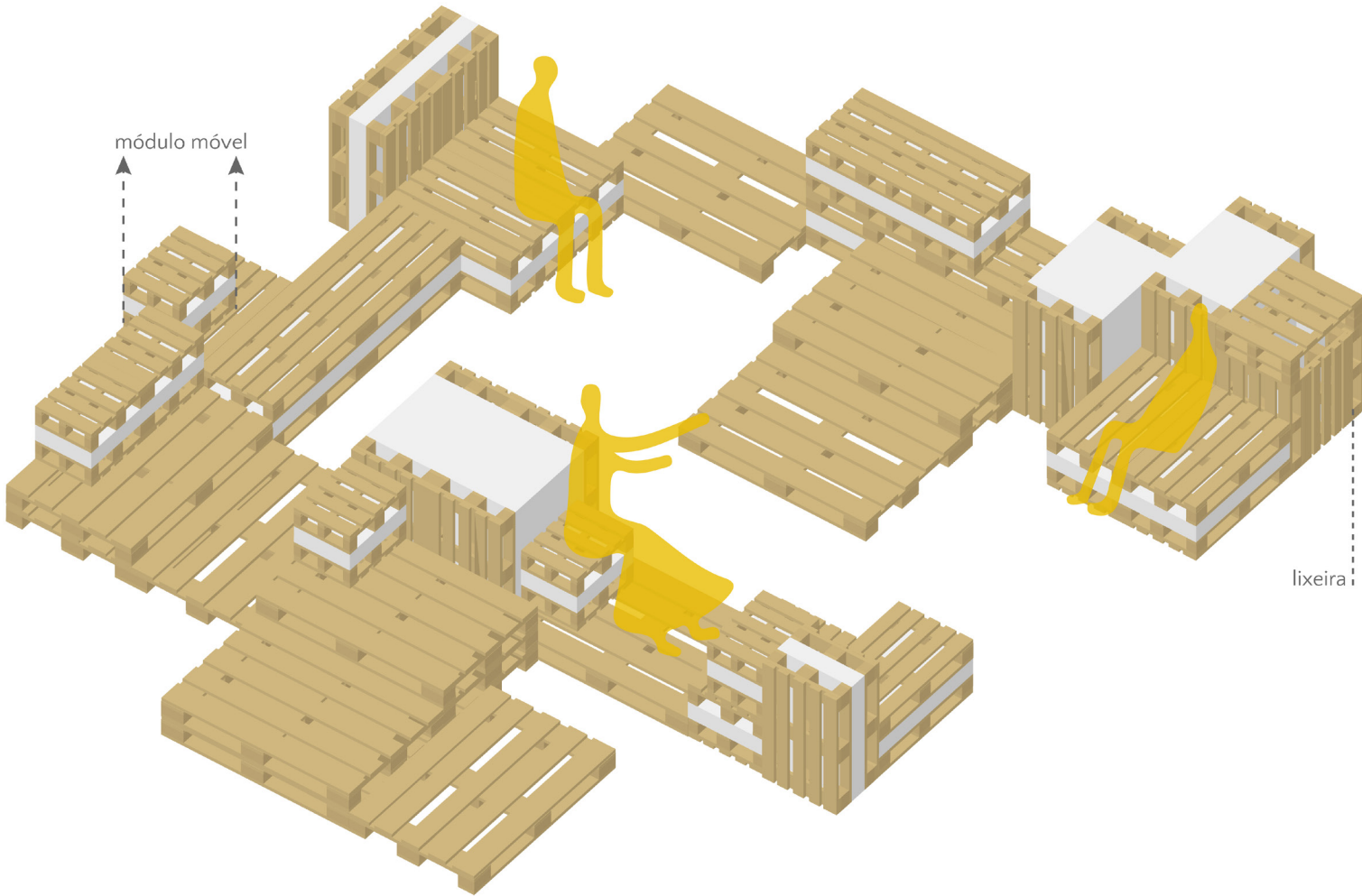
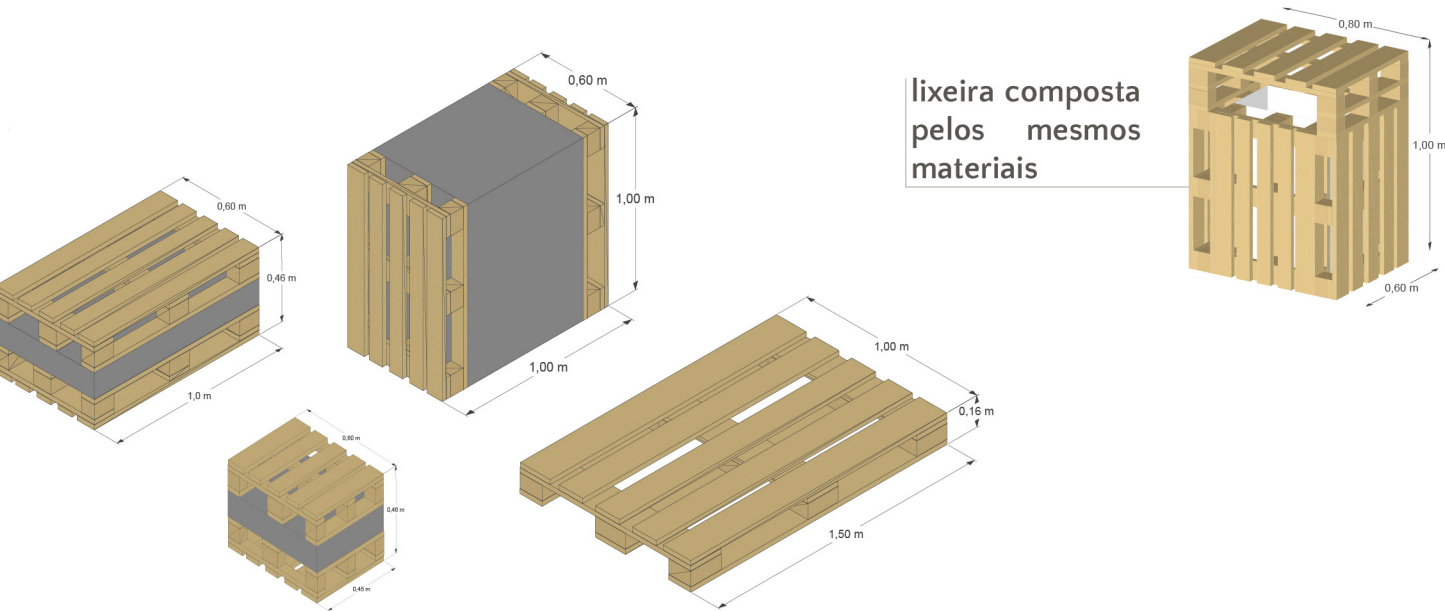


Figura 91: Mobiliário proposto 1. Fonte: Autora, 2023.

Figura 90: Detalhamento dos módulos propostos para os mobiliários. Fonte: Autora, 2023.

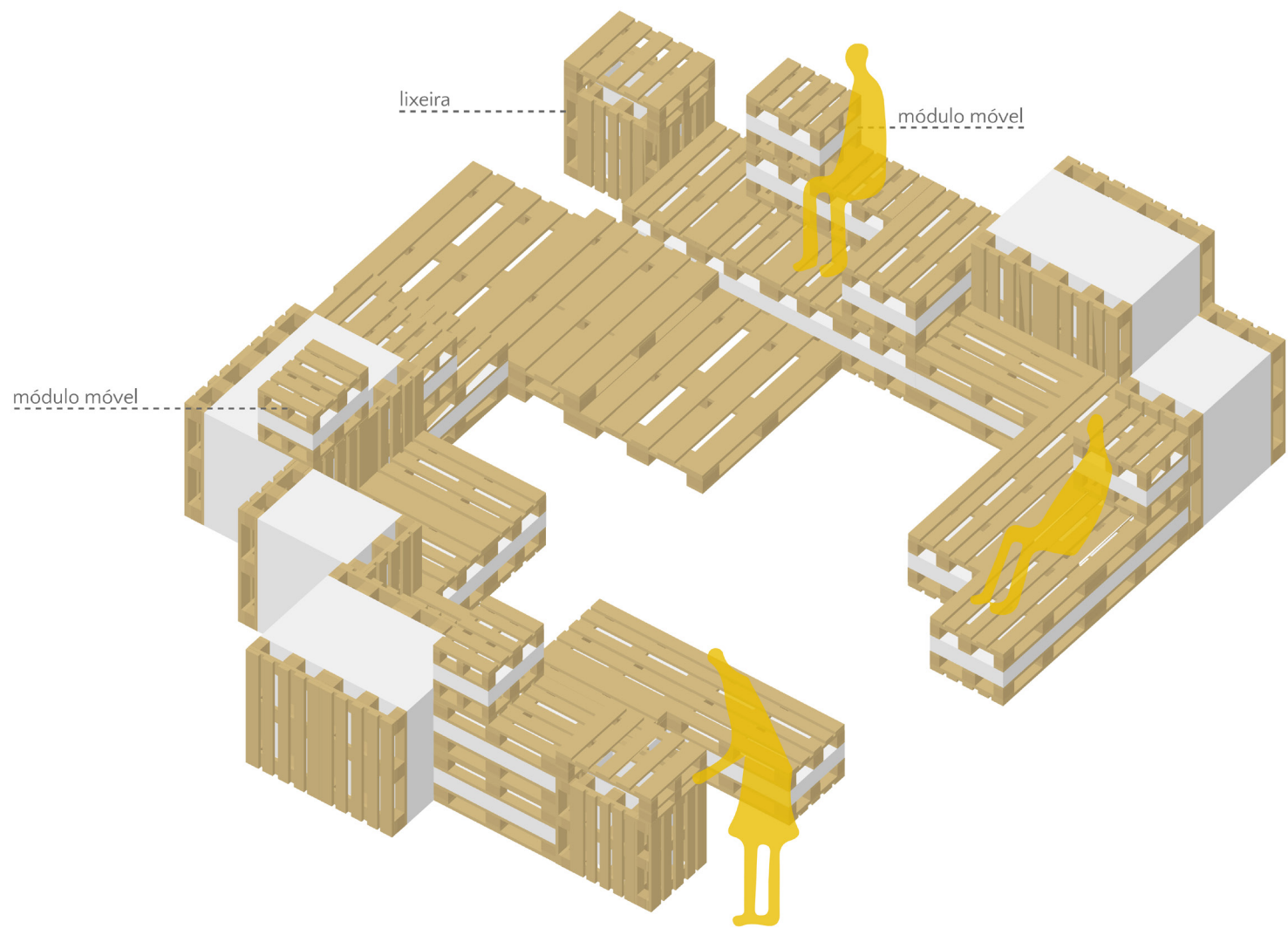


Figura 92: Mobiliário proposto 2. Fonte: Autora, 2023.

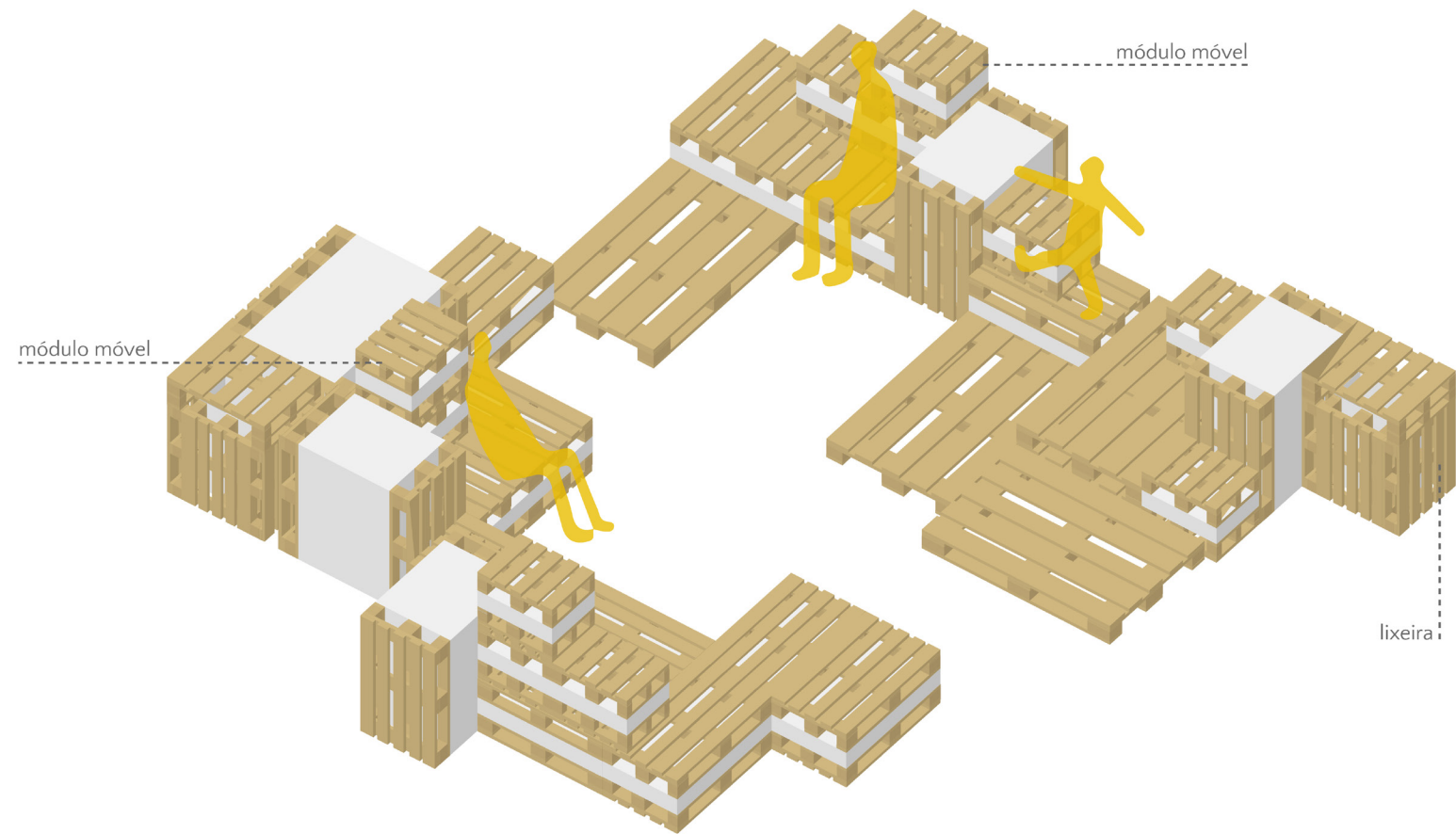
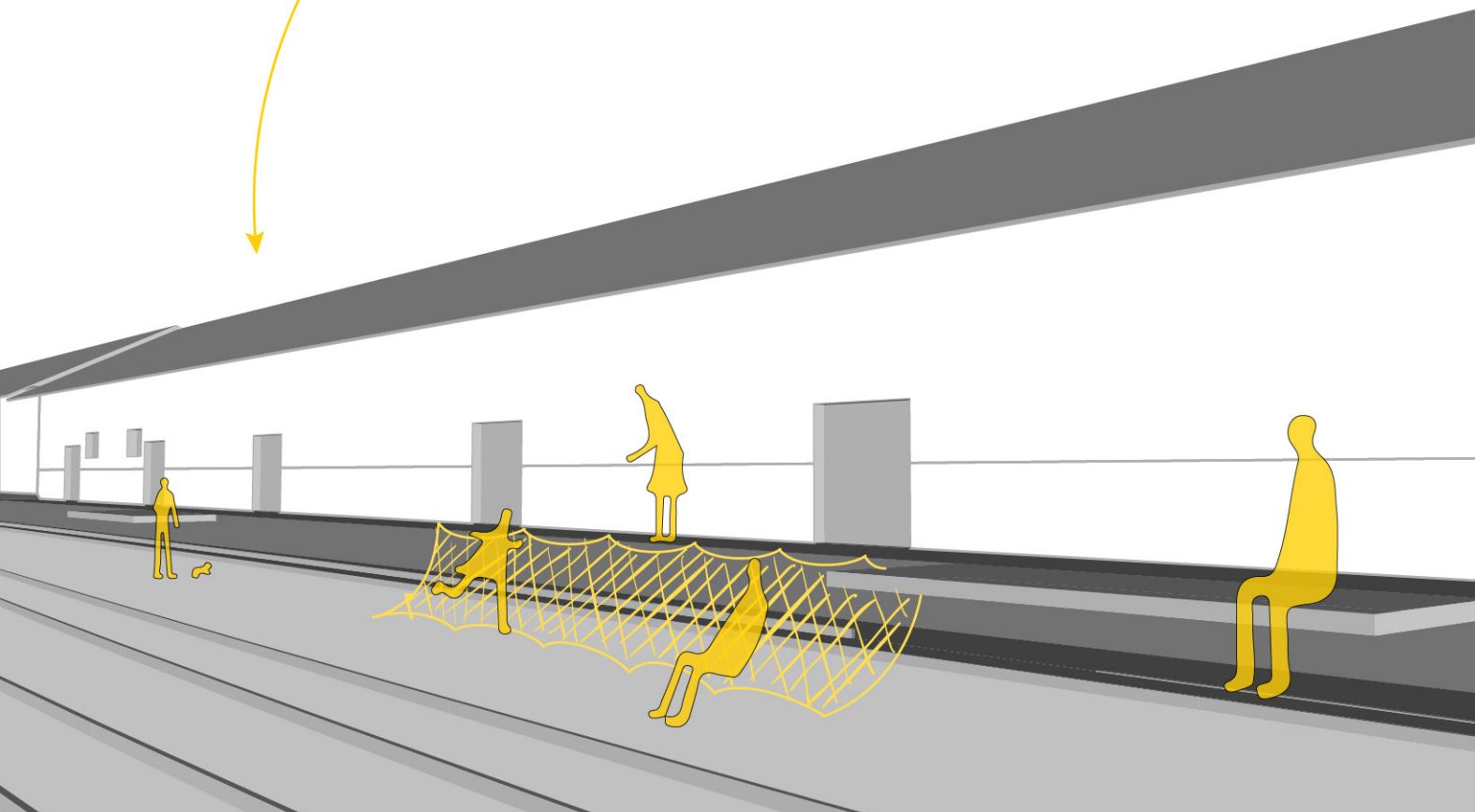
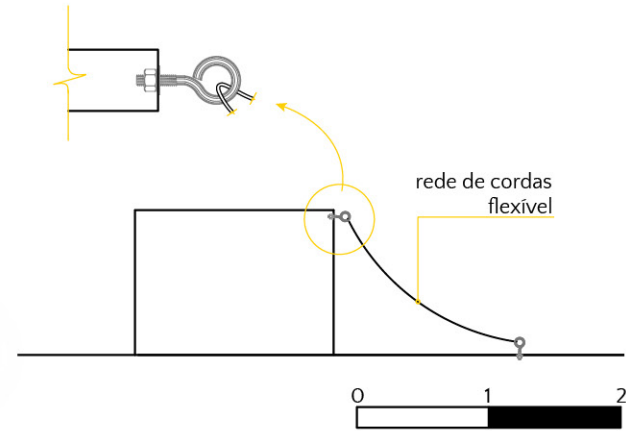
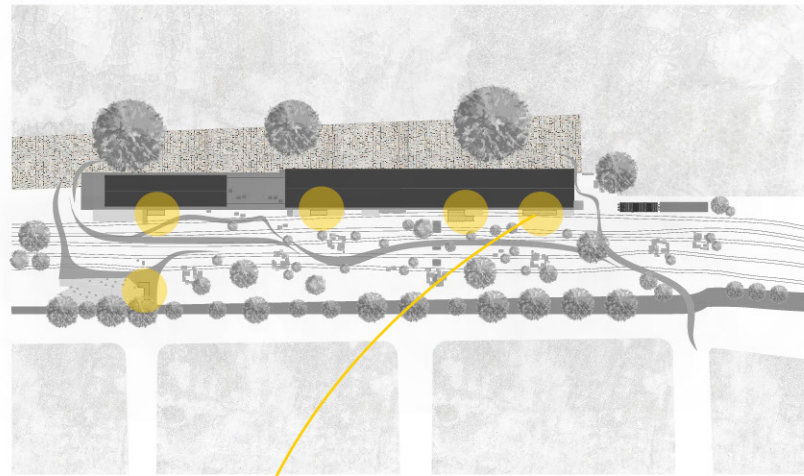


Figura 93: Mobiliário proposto 3. Fonte: Autora, 2023.

REDES



Na Figura 95 é possível observar a implantação da proposta de intervenção como um todo, com os elementos anteriormente mencionados pontuados indicados através das linhas de chamada. A Figura 96 é uma implantação humanizada, na qual é possível ter uma ideia inicial de como as cores dos materiais e elementos propostos se combinam com o paisagismo e com a presença dos trilhos no local, podendo-se realizar inicialmente uma questão paisagística do espaço.

A importância da vegetação local já foi mencionada, tal como a apropriação orgânica que ela faz do patrimônio. Desta forma, foi elaborado um plano de massas, representando como a vegetação está presente neste espaço, para além das árvores e grandes espécies, já expressas anteriormente na implantação. As diferentes cores, neste caso, representam diferentes espécies, que estão legendadas e pontuadas detalhadamente no plano de massas da Figura 97. Apenas algumas espécies arbóreas foram sugeridas e posicionadas sobre os trilhos na proposta de intervenção, uma vez que as demais plantas já existem no local e não foram mudadas da sua configuração original.

A fim de melhor compreender como um todo a combinação dos caminhos, da escada e dos demais mobiliários propostos, foram efetuados alguns cortes no projeto. Os cortes estão indicados na Figura 98, sendo os cortes AA e BB transversais (Figuras 99 e 100).

Figura 94: Detalhamento da rede. Fonte: Autora, 2023.

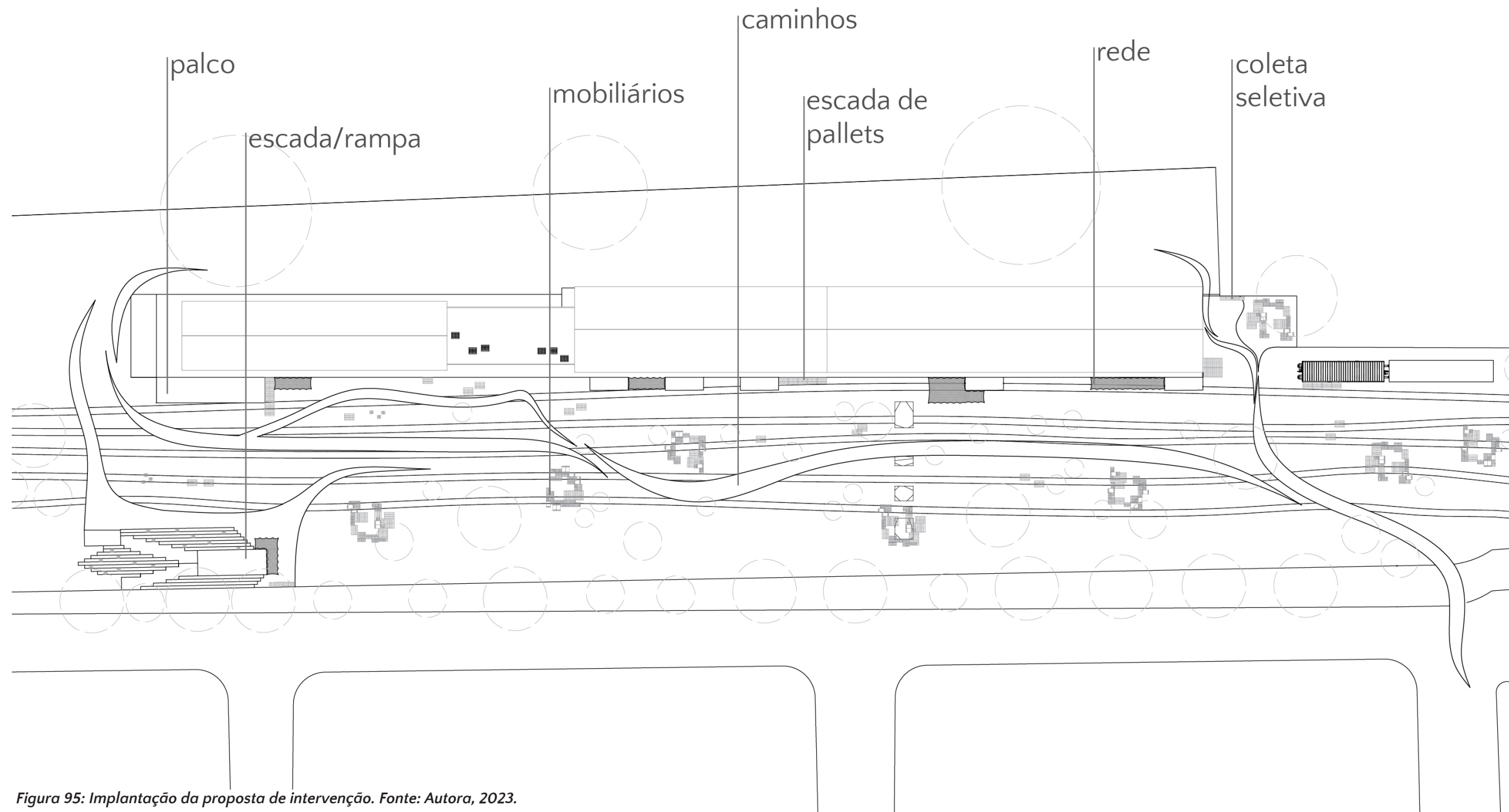


Figura 95: Implantação da proposta de intervenção. Fonte: Autora, 2023.

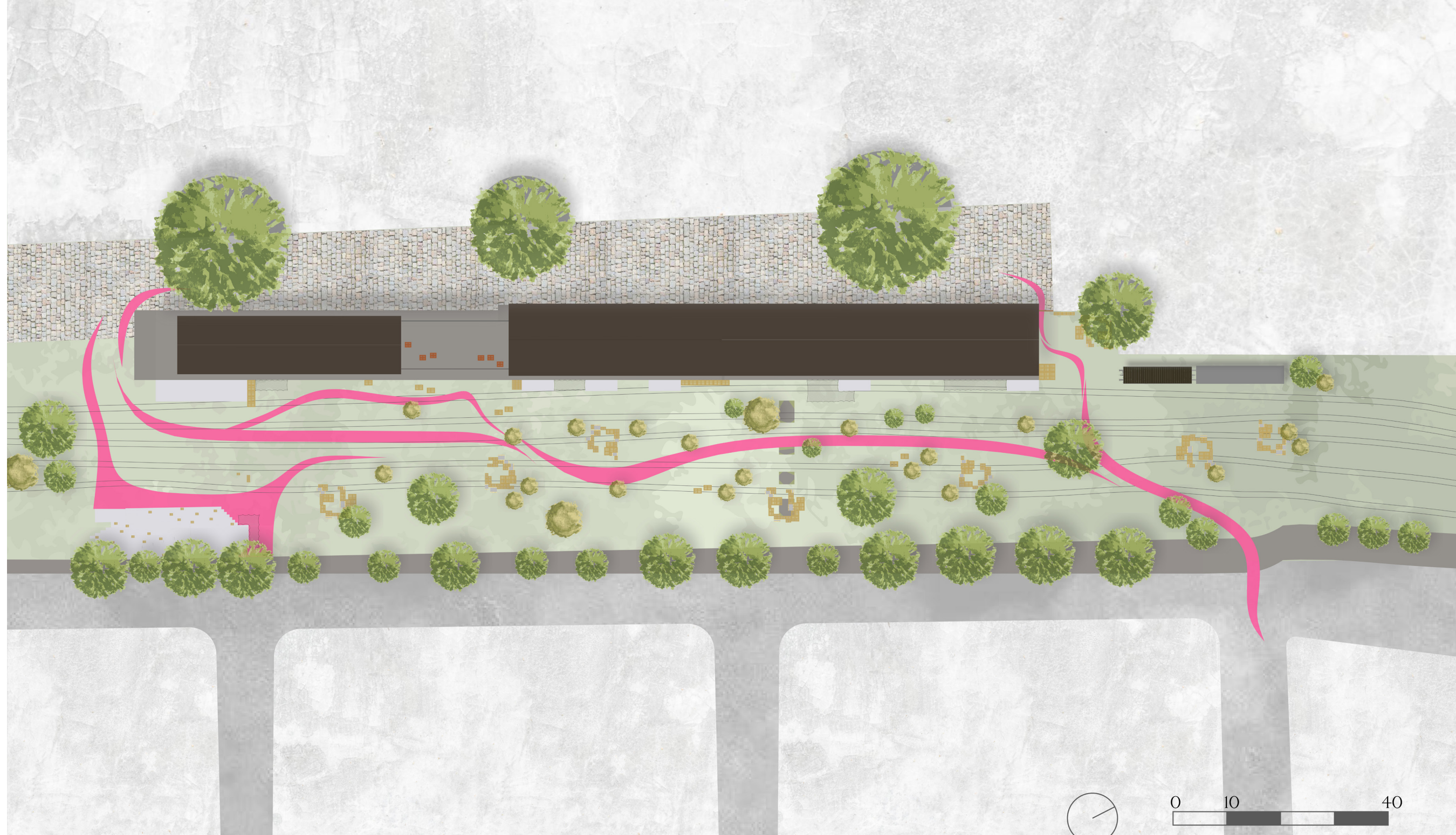


Figura 96: Implantação humanizada da proposta de intervenção. Fonte: Autora, 2023.



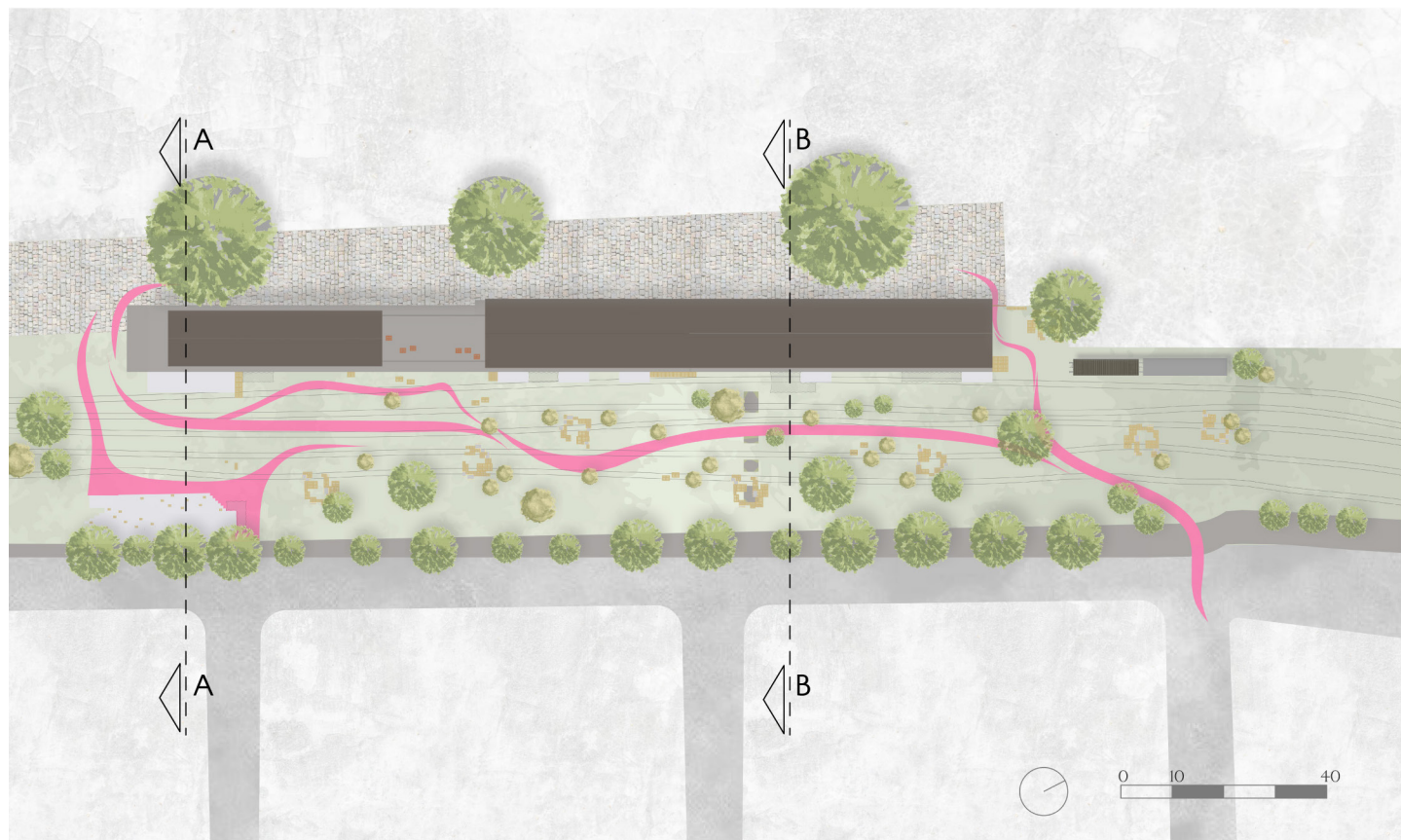


Figura 98: Implantação com indicação de cortes. Fonte: Autora, 2023.



Figura 99: Corte AA. Fonte: Autora, 2023.



Figura 100: Corte BB. Fonte: Autora, 2023.

Por fim, para o melhor entendimento da proposta e de sua flexibilidade de usos e ocupação, foram elaboradas algumas vistas em perspectivas, que estão indicadas na planta da Figura 101. Os principais usos expressos nas seguintes imagens são a feira livre, organizada pelo Coletivo Cultural Galpão da Lua (Figura 102), o uso da escada como espaço de passagem e permanência (Figura 103), a utilização do palco para eventos e atividades culturais diversas (Figura 104), o atravessamento de pessoas pelo caminho proposto, unido ao uso dos mobiliários para permanência (Figura 105) e, por fim, o vagão sendo usado para brincadeiras e atividades culturais diversas (Figura 106). O foco do trabalho foi o uso diurno do espaço, porém postes de iluminação foram previstos para viabilizar o uso noturno dos caminhos e dos mobiliários, quando necessário.

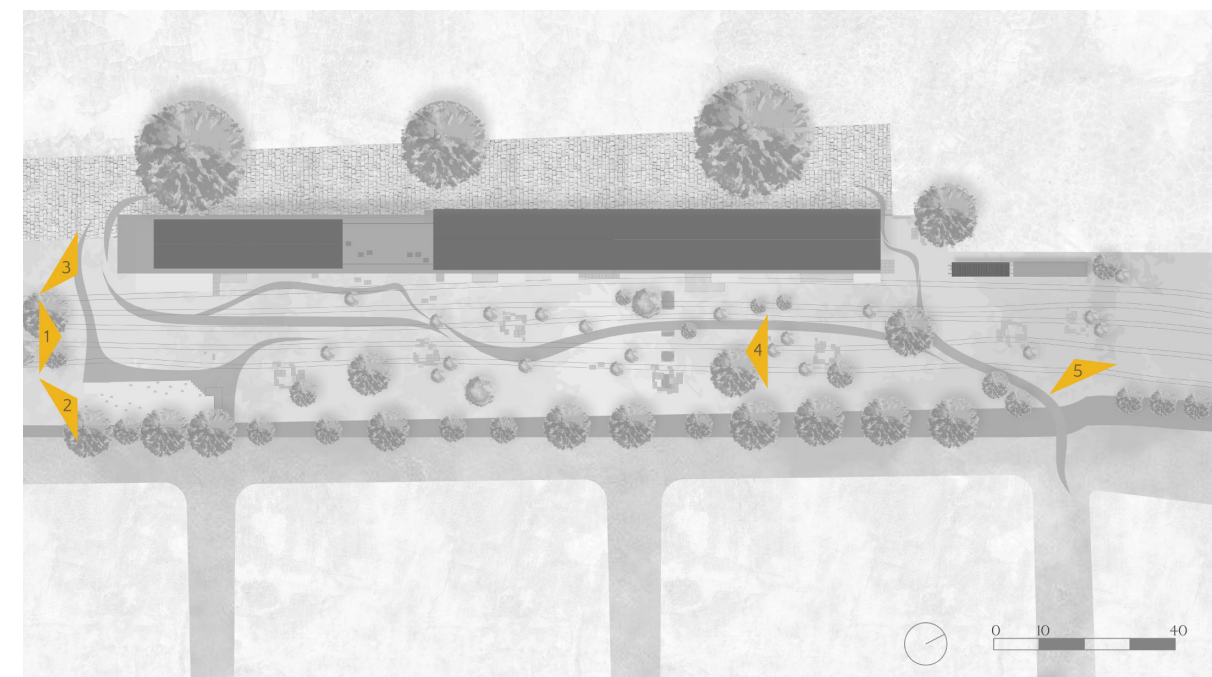


Figura 101: Indicação das Perspectivas em planta. Fonte: Autora, 2023.



Figura 102: Perspectiva da proposta de Intervenção. Fonte: Autora, 2023.



Figura 103: Perspectiva da proposta de Intervenção. Fonte: Autora, 2023.



Figura 104: Perspectiva da proposta de Intervenção. Fonte: Autora, 2023.



Figura 105: Perspectiva da proposta de Intervenção. Fonte: Autora, 2023.



Figura 106: Perspectiva da proposta de Intervenção. Fonte: Autora, 2023.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Patrimônio Ferroviário de Presidente Prudente, ao contrário do que muitos pensam, é um organismo que está vivo. Um lugar com uma alma que, além de abrigar memórias múltiplas de um tempo que passou, constrói diariamente uma nova história, constituindo novas memórias de um tempo que está acontecendo. A preocupação central do presente trabalho foi justamente a busca pela apreensão e o reconhecimento de como as memórias do que já foi estão sendo agenciadas na contemporaneidade por parte de quem habita o local, tal como entender como as memórias que têm sido construídas podem afetar, positiva ou negativamente, o imaginário coletivo sobre uma área patrimonial tão relevante historicamente para o Município de Presidente Prudente, tudo isso no âmbito do método cartográfico, desenvolvidos a partir dos estudos de Deleuze e Guattari (1995) e Kastrup (2017).

O dinamismo deste trecho é tanto que o marco temporal que limitou o fim das derivas e análises, primeira quinzena do mês de abril de 2023, teve que ser bem delimitado, uma vez que as intervenções, tanto no trecho no qual o presente TFG vem sendo realizado como em outros segmentos da ferrovia de Presidente Prudente, têm sido cada vez mais impactantes, reiterando seu caráter de “trauma urbano” (MONTANER, 2017), como pôde ser observado ao longo das cartografias e comparações presentes no capítulo 3.

Os afetos dos corpos combinados às memórias intrínsecas ao espaço estão mais explicitamente expressos no capítulo 4, expressam essa apreensão das pessoas dessa área para com a Linha, tanto dos moradores locais, que frequentam o espaço diariamente, quanto de moradores de Presidente Prudente que vivem distantes daquele trecho da ferrovia mas, ainda assim, possuem algum afeto ou desafeto para com ele. Todas essas expressões afetivas foram essenciais para o desenvolvimento de uma proposta de inter-

venção conivente com as necessidades socioespaciais desse patrimônio.

A proposta de intervenção apresentada, por fim, no capítulo 5, teve como principal objetivo em suas sugestões dar suporte às práticas que foram reconhecidas dentro daquele patrimônio, além de potencializar dinâmicas muitas vezes adormecidas, tal como a permanência e interação para com o espaço, que pode ser um meio de intensificar e estimular afetos para com este trecho, levando à sua consequente preservação. A partir destes elementos propostos a presença da diversidade não foi ignorada, criando espaços tanto para corpos que querem permanecer invisíveis quanto para pessoas que buscam vivenciar com mais intensidade este território.

Apesar desta ser uma conclusão, o presente trabalho continua para além de si mesmo, como já afirmou Andrade (2021) em seu TFG, que também foi desenvolvido sobre o trecho aqui tratado. Tal como as intervenções que vêm acontecendo naquele espaço, as pesquisas e o desenvolvimento da abordagem rizomática sobre a área entre o Coletivo Cultural Galpão da Lua e o Centro Cultural Matarazzo não cessam aqui, mas continuam em processo constante de transformações. Que essas novas conexões e reconexões emergentes a partir daqui venham a ocasionar impactos práticos na área ao longo dos anos, formulando um outro olhar sobre o patrimônio ferroviário de Presidente Prudente, seu uso e sua forma de cuidado e preservação.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Dióres Santos. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. *Revista de História*, v. 30, n. 62, p. 447-462, 1965. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/123434/119744>. Acesso em: julho de 2021.

ANDRADE, Luana. TFG: ASCENDER: Apreensão e agenciamento de multiplicidades da Estação Ferroviária de Presidente Prudente.

BARON, Cristina Maria P. PAIVA, Suzana Cristina Fernandes. Complexo industrial e patrimônio urbano em Presidente Prudente. In FIORIN, Evandro; HIRAO, Hélio (orgs.). *Cidades do interior paulista: patrimônio urbano e arquitetônico*. Jundiaí: Paco Editorial; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015, p. 31-61.

BARON, Cristina; FIORIN, Evandro [org.]. 100 anos de Presidente Prudente: arquitetura e urbanismo. 1.ed. – Bauru, SP: Canal 6, 2017.

BERNARDES, Heloísa. Lugares para vivenciar o tempo às margens da Avenida Brasil em Presidente Prudente – SP. Trabalho Final de Graduação, Universidade Estadual Paulista (FCT – UNESP). Presidente Prudente, 2012.

BRANCO, Mariana Souza. *Reminiscências urbanas: o caso da Sanbra em Presidente Prudente*. 2018. 1 CD-ROM. Trabalho de conclusão de curso (Graduação – Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2018. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/203366>>. Acesso em: julho de 2021.

BRANCO, Mariana Souza. *Reminiscências urbanas: o caso da Sanbra em Presidente Prudente*. 2018. 1 CD-ROM. Trabalho de conclusão de curso (Graduação – Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2018. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/203366>>.

CAON, Paulina Maria; CHAPARIM, Matheus Alcântara Silva. Entrevista com Francesco Careri – a Internacional Situacionista e as derivas contemporâneas. *Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)*, v. 20, p. 255-278, 2022.

CARERI, Francesco et al. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002.

CARERI, Francesco. *Caminhar e Parar*. São Paulo : Gustavo Gili, 2017.

CHAPARIM, Matheus Alcântara Silva. TFG: Da percepção à preservação: ativação do patrimônio ferroviário de Presidente Prudente (SP). 2018.

David Kregenow. Disponível em: http://www.kregenow.com/berlin_noir.php, acessado em: 2022.

DE SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Terrain vague*. In: *Territórios*. Gustavo Gilli, 2002.

DEBORD, G. Teoria da Deriva. In *Revista Internacional Situacionista*. No. 2, dezembro de 1958. Disponível em: <<https://teoriadoespacourbano.files.wordpress.com/2013/03/guy-debord-teoria-da-deriva.pdf>>

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. Trad. Orlando Valverde. *Bulletin de la Societé de Géographie de Lille*. Ano 59, Tomo 82, nº 9. Lille, dezembro 1938.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs*, vol. 1. Rio de Janeiro: Editora, v. 34, 1995.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. Perceptos, Afectos e Conceitos. In: DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. *O que é a filosofia?* Trad.: Bento Prado Jr. e Alberto Alonso Muñoz. São Paulo: Editora 34, 1992, p.213-255.

DIAS, Fernando Skackauskas; NASSIF, Mônica Erichsen. Migração conceitual e patologia metodológica: análise da incorporação do conceito Rizoma aos estudos da Ciência da Informação. *Perspectivas em Ciência da Informação*, v. 18, p. 147-166, 2013.

FIORIN, Evandro; HIRAO, Hélio (orgs.). *Cidades do interior paulista: patrimônio urbano e arquitetônico*. Jundiaí: Paco Editorial; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

FOUCAULT, Michel. De outros espaços. Conferência proferida por Michel Foucault no Cercle d'Études Architecturales, em Março de 1967.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do Poder*. Org. e trad. de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir: o nascimento da prisão*. 20ª ed. São Paulo: Vozes, 1999.

FRACALOSSI, Igor. *Terrain Vague / Ignasi de Solà-Morales*. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>, acessado em: Setembro de 2022.

FRANCISCO, Arlete Maria. A EFS como Linha de Penetração para a Ocupação da Alta Sorocabana. In FIORIN, Evandro; HIRAO, Hélio (orgs.). *Cidades do interior paulista: patrimônio urbano e arquitetônico*. Jundiaí: Paco Editorial; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015, p. 83 – 108.

Gaeta-Springall Architectos inaugura el nuevo Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca en Ciudad de México, disponível em: https://www.archdaily.cl/cl/886446/gaeta-springall-arquitectos-inaugura-el-nuevo-parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-en-ciudad-de-mexico?ad_medium=gallery, acessado em 2023.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. *O processo de reestruturação produtiva em cidades médias do oeste*

paulista: Araçatuba, Birigui, Marília, Presidente Prudente e São José do Rio Preto. 2007. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

GUATTARI, Félix. Caosmose. Editora 34, 1992.

High Line, Nova York. Site do local: <https://www.thehighline.org/>, acessado em 2023.

HIRAO, H; NERES, R. M. O Museu Histórico e Arquivo Municipal de Presidente Prudente – SP. Patrimônio, projeto e identidade na cidade contemporânea. Arquitectos, São Paulo, 12.134, Vitruvius, jul 2011. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitectos/12.134/3957>, acessado em Dezembro de 2021.

HIRAO, Hélio; FLOETER, Roberto A. O Patrimônio Arquitetônico e Urbanístico de Presidente Prudente: O possível preservado. Revista Tópos, v. 6, n. 2, p. 53-68, 2012.

Instagram do Galpão da Lua, disponível em: <https://www.instagram.com/galpaodalua/>, acessado em setembro de 2022.

JACQUES, P. B. Elogio aos errantes. Salvador : EDUFBA, 2012.

KASTRUP, Virgínia. Pistas do Método da Cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Editora Sulina, 2017.

Ketcheson Neighbourhood Park, disponível em: <https://landezine.com/ketcheson-neighbourhood-park/>, acessado em 2023.

KOOLHAAS, R. and MAU, B. S, M, L, XL. Nova York: The Mondli Press, 1995. A cidade Genérica.

Ladeira da Barroquinha/ Metro Arquitetos, disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/781582/ladeira-da-barroquinha-metro-arquitetos-associados/56b2cbd1e58ecefad3000814-ladeira-da-barroquinha-metro-arquitetos-associados-photo>, acessado em 2023.

Matéria do G1 sobre aterramento dos trilhos. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2022/08/09/concessionaria-constata-irregularidade-no-aterramento-de-trilhos-realizado-pela-prefeitura-de-presidente-prudente-em-trecho-de-ferrovia-na-vila-marcondes.ghtml>, acessado em 2022.

Monbeig, Pierre, Ary. França, and Raul de Andrada e. Silva. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1984. Print.

MONTANER, Josep Maria. Do diagrama às experiências, rumo a uma arquitetura de ação. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos. São Paulo,

Gustavo Gili, 2014

MORAIS, Marcelo. As Vilas Ferroviárias Paulistas – a Arquitetura e as Relações Urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários. Dissertação de Mestrado. ESSC – USP, 2002

Notícia sobre o aterramento dos trilhos em Presidente Prudente, disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2022/08/09/concessionaria-constata-irregularidade-no-aterramento-de-trilhos-realizado-pela-prefeitura-de-presidente-prudente-em-trecho-de-ferrovia-na-vila-marcondes.ghtml>; Acessado em agosto de 2022.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. – Porto Alegre: Sulina, 2020. Disponível em: <https://www.editorasulina.com.br/img/sumarios/473.pdf>, acessado em: Agosto de 2022.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia. Pistas do Método da cartografia: a experiência da pesquisa e o plano comum – Volume 2. Editora Sulina; 1ª edição (1 janeiro 2016)

PAULA, Ricardo de. Histórico do Município. In Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente. Formação Socioespacial. Disponível em: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>, acessado em: Setembro de 2022

PELBART, Peter Pal. Rizoma temporal. São Paulo: ECidade, 2020. Digital – (Outras Palavras; v.5).

Portal do Professor, UNESP-FCT. Disponível em: <http://portaldoprofessor.fct.unesp.br:9000/topico/formacao-socioespacial/>, acessado em: 2022.

RAGO, Margareth. Inventar outros espaços, criar subjetividades libertárias. São Paulo: Escola da Cidade, 2015. 70 p.; Digital. – (Outras palavras; v.2).

Reportagem retirada do site do G1, disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/projeto-de-reformulacao-do-camelodromo-de-presidente-prudente-contempla-obras-orcadas-em-r-20-milhoes.ghtml>, acessada em 2023

SERGL, Marcos Júlio. O Ciclo Migratório no Oeste do Estado de São Paulo: A fundação e o desenvolvimento da cidade de Presidente Prudente. Cadernos Ceru, v. 30, n. 1, p. 321-348, 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ceru/article/view/158716>. Acesso em: julho de 2021.

Untitled Benches, Patios, Planters in Arrangement (For Ennis Playground), disponível em: <https://studio.michaelclydejohnson.com/Untitled-Benches-Patios-Planters-in-Arrangement-For-Ennis-Playground>, acessado em 2023.

VELOSO, Esdras. TFG: Leito Ferroviário de Presidente Prudente: Um olhar para além do visível. UNESP, 2015.

Victoria on the River / Edwards White Architects, disponível em: https://www.archdaily.com/942417/victoria-on-the-river-edwards-white-architects/5ef3f699b35765d3410000a8-victoria-on-the-river-edwards-white-architects-photo?next_project=no, acessado em 2023.

