

# Linha em MOVIMENTO

**CARTOGRAFANDO ATRAVESSAMENTOS  
PELO LEITO FÉRREO DE BAURU-SP**



**CAROLINA SILVA TAROCCHI**

**ORIENTAÇÃO: PROF. DR. HELIO HIRAO**





Os lugares são histórias fragmentadas e isoladas em si, dos passados roubados à legitimidade por outro, tempos empilhados que podem se desdobrar mas que estão ali antes como histórias à espera e permanecem no estado de quebra-cabeças, enigmas, enfim simbolizações enquistadas na dor e no prazer do corpo (Certeau, 1998, p, 189)





Faculdade de  
Arquitetura, Artes,  
Comunicação  
e Design



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”  
CAMPUS BAURU  
ARQUITETURA E URBANISMO

CAROLINA SILVA TAROCCHI

**LINHA EM MOVIMENTO: CARTOGRAFANDO ATRAVESSAMENTOS  
PELO LEITO FÉRREO DE BAURU -SP**

BAURU  
2025



CAROLINA SILVA TAROCCHI

**LINHA EM MOVIMENTO: CARTOGRAFANDO ATRAVESSAMENTOS  
PELO LEITO FÉRREO DE BAURU -SP**

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Campus Bauru

Orientador: Prof. Dr. Hélio Hirao

BAURU  
2025

Tarocchi, Carolina Silva

Linha em movimento: Cartografando atravessamentos pelo leito férreo de Bauru - SP / Carolina Silva Tarocchi. - Bauru, 2025

150 f. : il

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp),  
Faculdade de Artes, Comunicação e Design, Bauru

Orientador: Helio Hirao

1. Cartografia. 2. Caminhar. 3. Patrimônio ferroviário. 4. Cidade Singular. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Artes, Comunicação e Design . II. Título



**ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE CAROLINA SILVA TAROCCHI, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.**

Aos 06 dias do mês de março do ano de 2025, às 14h30min, no(a) [meet.google.com/tdqx-dof](https://meet.google.com/tdqx-dof), realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de CAROLINA SILVA TAROCCHI, intitulada **Linha em movimento: cartografando atravessamentos pelo leito férreo de Bauru-SP**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor Doutor HÉLIO HIRAO (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / Universidade Estadual Paulista, Professor Associado EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Arquitetura Artes Comunicação e Design - Câmpus de Bauru, Professora Doutora LILIAN DO AMARAL NUNES (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Humanidades, direitos e outras legitimidades / Universidade de São Paulo. Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: APROVADA. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.

Professor Doutor HÉLIO HIRAO



Documento assinado digitalmente  
**HELIO HIRAO**  
Data: 07/03/2025 09:27:55-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

## **AGRADECIMENTOS**

Este trabalho só foi possível graças ao aprendizado de me permitir sentir, escutar, ver, tocar e aprender. Em outras palavras, permitir-me ser um corpo aberto aos afetamentos. Foram inúmeras angústias, desconstruções, reconstruções, caminhos percorridos e conversas trocadas. A todas as pessoas que cruzaram meu caminho durante essa jornada, dedico este trabalho. Agradeço, em especial:

Ao meu orientador, Hélio, pelo acompanhamento ao longo desses anos de pesquisa, pelas conversas enriquecedoras, pelos ensinamentos e pela prática coletiva e não hierárquica. E, principalmente, por sempre me lembrar, com seus gestos, que não existe arquitetura sem arte e expressividade.

A todos os integrantes, ex-integrantes e amigos do grupo de pesquisa NePP, pelo crescimento coletivo e pela dedicação em se abrirem às descobertas. Em especial, às minhas grandes amigas, Ana Clara, Carolina e Marina.

Ao meu amigo Guilherme, por aceitar se aventurar comigo nas andanças.

Aos alunos e integrantes do grupo Memória Ferroviária, pelo compartilhamento de experiências durante as expedições e pesquisas. Em especial, ao Professor Eduardo Romero, pelo acolhimento.

À minha família, aos meus pais, Marlene e Celso, por serem meu porto seguro, por me confortarem nos momentos mais difíceis e, acima de tudo, por me apoiarem incondicionalmente.

E, sobretudo, a todos que encontrei durante as caminhadas descritas neste trabalho e que, em maior ou menor grau, compartilharam suas memórias, gestos, angústias e desejos.

Por fim, à Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro para a realização deste trabalho.

## **RESUMO**

A decadência do sistema ferroviário no interior paulista transformou muitos espaços urbanos em hiatos na rede urbana. Sob o discurso do progresso, esses territórios são silenciosamente relegados ao abandono, classificados pela lógica capitalista como vazios, perigosos e improdutivos. No entanto, linhas desterritorializantes em constante movimento emergem nesses espaços, desafiando a cidade hegemônica e espetacular. Esses territórios tornam-se lugares de resistência tática, conflitos, pertencimento e memória, regidos por uma temporalidade própria, marcada pela lentidão. A pesquisa investiga dois complexos ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) em Bauru - SP, cidade fortemente moldada pelo seu entroncamento ferroviário. O estudo analisa as dinâmicas, vestígios e desvios desses espaços, explorando como linhas de ruptura influenciam novos processos de singularização. O desenvolvimento da pesquisa baseia-se no método da cartografia, fundamentado no pensamento rizomático de Deleuze e Guattari. O caminhar é adotado como procedimento metodológico, resgatando sua conexão com movimentos estéticos e artísticos, e se consolidando como uma forma de construção de um corpo sensível e vibrátil, capaz de apreender as diversas atmosferas urbanas.

Palavras-chave: Cartografia, Caminhar, Patrimônio ferroviário, Cidade singular.



## **ABSTRACT**

The decline of the railway system in the interior of São Paulo has transformed many urban spaces into gaps within the urban network. Under the guise of progress, these territories are silently consigned to abandonment, classified by capitalist logic as empty, dangerous, and unproductive. However, deterritorializing lines in constant motion emerge within these spaces, challenging the hegemonic and spectacular city. These territories become places of deviation, resistance, conflict, belonging, and memory, governed by their own temporality, marked by slowness. The research investigates two railway complexes of the Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) in Bauru - SP, a city whose urban growth and identity discourse have been profoundly shaped by its railway junction. The study analyzes the dynamics and temporal traces of these spaces, exploring how deterritorializing lines influence new processes of singularization. The development of the research is based on the method of cartography, grounded in the rhizomatic thinking of Deleuze and Guattari. Walking is adopted as a methodological procedure, reclaiming its connection with aesthetic and artistic movements, consolidating itself as a way of constructing a sensitive and vibrant body capable of apprehending the diverse urban atmospheres.

Keywords: Cartography, Walking, Railway heritage, Singular city.



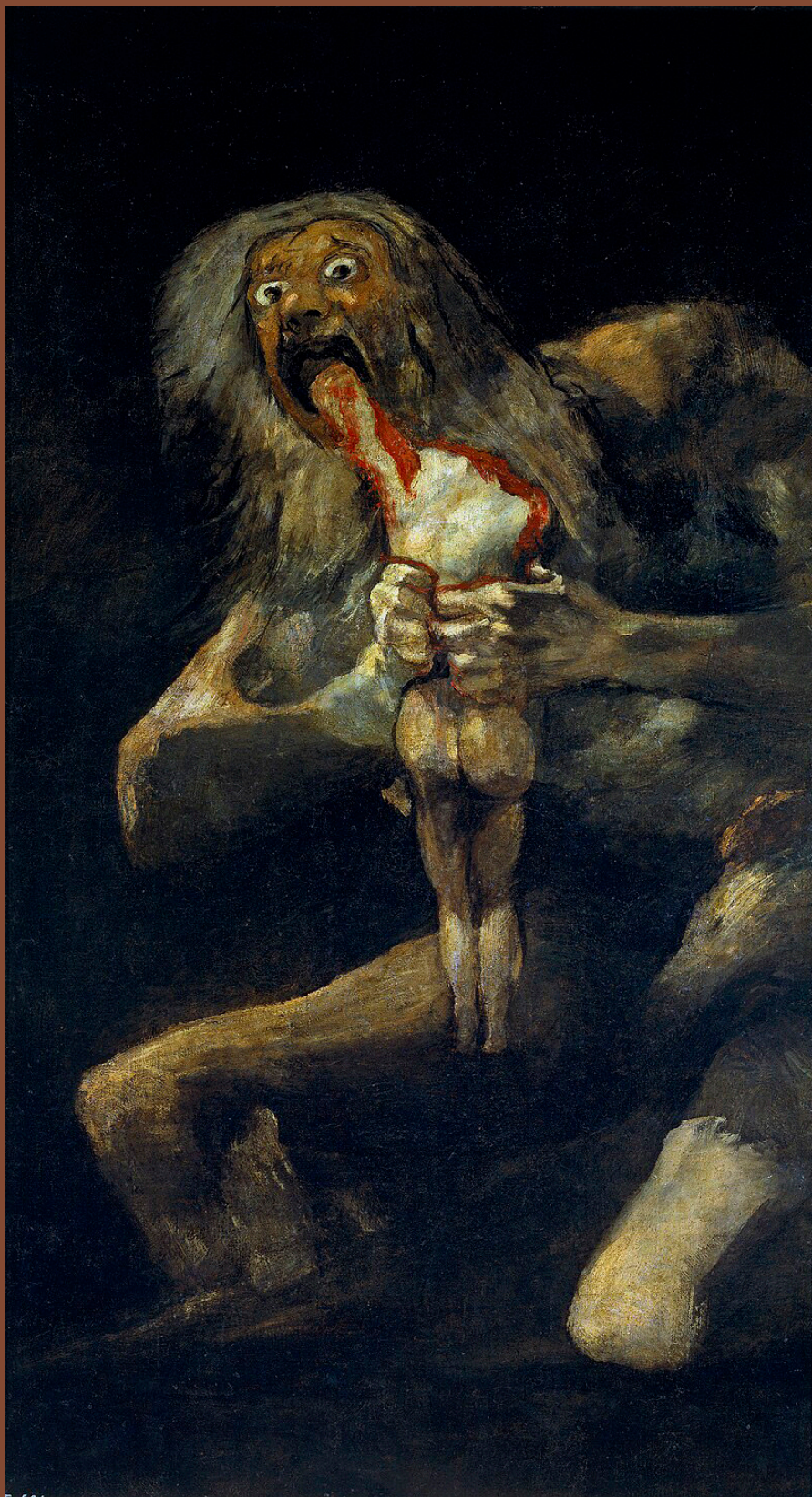


Figura 1: “Saturno devorando um filho” de Francisco de Goya (1819-1823).  
Fonte: wikipedia.org. Disponível em: [https://commons.wikimedia.org/wiki/  
File:Francisco\\_de\\_Goya,\\_Saturno\\_devorando\\_a\\_su\\_hijo\\_\(1819-1823\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Francisco_de_Goya,_Saturno_devorando_a_su_hijo_(1819-1823).jpg)





## SUMÁRIO

|                                                   |            |
|---------------------------------------------------|------------|
| <b>Introdução - Linha Desorientada.....</b>       | <b>13</b>  |
| <b>Capítulo 1 – Linha Construída .....</b>        | <b>19</b>  |
| 1.1 Cidade Sem Limites?.....                      | 19         |
| 1.2 A Companhia Paulista.....                     | 24         |
| 1.2.1 Mecanismos disciplinares.....               | 25         |
| 1.2.2 Declínio do sistema ferroviário.....        | 30         |
| 1.3 A Companhia Paulista em Bauru.....            | 31         |
| 1.4 Recorte: os complexos em Bauru.....           | 37         |
| 1.4.1 Complexo Central Paulista.....              | 37         |
| 1.4.2 Complexo Triagem Paulista.....              | 40         |
| <b>Capítulo 2 – Linha Emaranhada .....</b>        | <b>49</b>  |
| 2.1 Labirinto do pensar.....                      | 49         |
| 2.1.1 Linhas de mapeamento.....                   | 49         |
| 2.1.2 Do rizoma ao mapa aberto.....               | 53         |
| 2.2 Acompanhar processos.....                     | 57         |
| 2.2.1 A pesquisa intervenção.....                 | 57         |
| 2.2.2 O papel do cartógrafo.....                  | 58         |
| 2.2.3 Subsídios para o cartógrafo.....            | 62         |
| 2.3 Caminhar é o meio.....                        | 66         |
| 2.3.1 Por que caminhamos?.....                    | 66         |
| 2.3.2 Flânciancia.....                            | 69         |
| 2.3.3 <i>Flâneuse</i> .....                       | 72         |
| 2.3.4 Das deambulações às derivas.....            | 77         |
| 2.4 Caminhografia e Corpografia.....              | 86         |
| 2.4.1 Transurbância.....                          | 86         |
| 2.4.2 O errante.....                              | 87         |
| <b>Capítulo 3 – Linha Movimento .....</b>         | <b>91</b>  |
| 3.1 Complexo Central Paulista – Cartografias..... | 92         |
| 3.2 Complexo Triagem Paulista – Cartografias..... | 97         |
| 3.3 Linhas de Fuga .....                          | 102        |
| 3.3.1 Habitar linha .....                         | 102        |
| 3.3.2 Feira do rolo.....                          | 108        |
| 3.3.3 Sob os viadutos.....                        | 116        |
| 3.3.4 Natureza manifesta.....                     | 121        |
| 3.3.5 Vestígios de uma vila.....                  | 127        |
| <b>Considerações – Linha Aberta .....</b>         | <b>134</b> |
| <b>Referências bibliográficas .....</b>           | <b>140</b> |

# **INTRODUÇÃO**

## **Linha Desorientada**

## Introdução

Este trabalho adentra o campo da formação de espaços e sua vinculação com os processos criadores de subjetividades. Parte-se do entendimento de que esses aspectos estão profundamente imersos nos modos de produção hegemônicos, os quais regem a formação dos territórios, impondo forças e estruturas temporais específicas. Reconhece-se que, se por um lado, a produção da cidade é resultado das relações de poder, por outro, a própria construção do espaço configura e (re)produz essa estrutura, condicionando os processos de subjetivação capitalísticos (Guattari; Rolnik, 1996).

Sintetizando brevemente as relações de tempo e poder e suas materializações no espaço, Rago (2015), retoma o entendimento de Foucault (1977) e a emergência da sociedade disciplinar, indicando que a arquitetura e o urbanismo, a partir do final do século XVIII, assume contornos que visavam suprir a demanda de vigilância e controle. Na cidade disciplinar, a arquitetura da vigilância desempenha um papel central, impondo um tempo rigorosamente regulado e controlado. Nesse contexto, “o poder se encarrega de todos os momentos da vida dos cidadãos, evitando fugas, desvios, escapes imprevisíveis, encontros inesperados e indesejados, contestações e revoltas” (Rago, 2015, p. 24). Esse processo culmina na produção dos “corpos dóceis” — corpos moldados para serem úteis, produtivos e submissos, que internalizam a obediência e a disciplina como hábitos valorizados e naturalizados, consolidando o controle como parte intrínseca de sua existência.

O tempo rigidamente regulado da sociedade disciplinar estava em consonância com uma ordem temporal característica da modernidade. De acordo com Hartog (2023), as ordens de tempo são estruturas imperativas que variam conforme o contexto, lugares e épocas, às quais estamos submetidos sem sequer perceber. A partir do século XVIII, predominou uma ordem temporal centrada no “horizonte de expectativa”, marcada por um olhar vanglorioso voltado para um futuro idealizado. O discurso dessa ordem futurista foi sustentado pela ideia de progresso, que se tornou um pilar do pensamento hegemônico. Muitos pensadores questionaram os riscos e as mazelas associados ao ideal de futuro dominante. Recordar-se Benjamin (2012 [1940]), que em seu último escrito, revelou como o discurso do progresso atuava como uma força destrutiva, ocultando as ruínas do passado para legitimar sua própria narrativa.

Se a sociedade disciplinar e a ordem do tempo pautada no futuro dominaram o pensamento hegemônico da modernidade, a partir de meados do século XX observa-se uma transmutação desse regime. O discurso hegemônico passa a ser orientado por uma sociedade do controle, como aprofundado por Deleuze (1998), ou por uma sociedade de desempenho, como descrita por Han (2010). O regime neoliberal rompe com a disciplina tradicional, promovendo uma produção contínua e exigindo do indivíduo flexibilidade, multifuncionalidade e autogestão. O “corpo dócil” de Foucault dá lugar ao “homem flexível”, que deve administrar seu tempo de forma eficiente, enquanto as fronteiras entre lazer e trabalho se dissolvem.

A ordem temporal também sofre uma transmutação, passando do futuro idealizado para um presente insaciável. Hartog (2023) propõe o conceito de presentismo como uma nova configuração do tempo, onde o presente se coloca à frente, tornando-se onipresente e onipotente, instaurando uma tirania do imediato. Nesse contexto, a cidade genérica, analisada por Koolhaas (1995), se apresenta como um espaço cada vez mais homogêneo, intimamente ligado à ideia de *junkspaces*, que “ignora o envelhecimento: só conhece a autodestruição e a renovação local, ou, então, uma precariedade habitacional ultrarrápida” (Hartog, 2023, p. 15). No presentismo, observa-se uma transformação incessante do espaço urbano em busca de algo cada vez mais novo e inédito, criando um ciclo de efemeridade que apaga as marcas históricas. Quando essas marcas existem, estão sujeitas ao acaso e ao abandono, sendo destinadas à autodestruição ou a projetos de cenários urbanos voltados ao turismo ou ao consumo.

Tais noções se atrelam ao que Jacques (2004) denomina de espetacularização urbana contemporânea, um processo que envolve a predominância imagética e de consumo na configuração das cidades brasileiras. Nesse contexto, os patrimônios urbanos são tratados como cenários, ou seja, estáticos, rígidos e embelezadores, funcionando como meros espaços de consumo, desvinculados dos sujeitos que usufruem efetivamente desses espaços e que, por consequência, lhes conferem seu significado simbólico.

Ao refletir sobre o tempo imediatista e a aceleração compulsória que permeiam tanto o comportamento humano quanto a materialização do espaço, aborda-se também a perda da capacidade de nos reconhecermos como seres que vivenciam a duração<sup>1</sup>. Essa compreensão, que deveria emergir de uma vivência mais orgânica do tempo, é obscurecida por uma aceleração constante, onde cada instante é rapidamente consumido e substituído. Esse ritmo frenético nos distancia do campo do acontecimento e da experiência, como possibilidades de pensar criticamente o passado e reinventar formas inventivas de futuro.

Essas considerações permitem compreender os traçados férreos urbanos do oeste paulista e seu patrimônio ferroviário como ruínas da modernidade, cujas formas adquiriram contornos intrigantes ao longo de sua formação e posterior decadência, refletindo a configuração desses espaços na cidade.

Inicialmente, o traçado férreo que se dirigia para o oeste do estado representava um discurso de progresso, levando aos espaços “não civilizados” o futuro idealizado da modernização. Esse ideal se concretizou na forma como a ferrovia exerceu um papel determinante e impositivo na configuração espacial urbana dessas cidades e funcionou como um modelo para o discurso dominante do progresso. Tais aspectos podem ser observados, por exemplo, na imponente grandiosidade das estações ferroviárias e na edificação

---

1A duração tratada aqui, se volta ao entendimento bergsoniano. “Trata-se de uma “passagem”, de uma “mudança”, de um devir, mas de um devir que dura, de uma mudança que é a própria substância” (Deleuze, 1999, p. 43).



de vilas ferroviárias, que se apresentam como representações visíveis de um trabalho disciplinado e da forma como a hierarquia se consolidava de maneira perceptível na organização dos espaços.

Ao passar pelo processo de decadência, já na metade do século XX, observa-se a transmutação de um espaço antes considerado eficaz para um espaço em degradação e de aparente inutilidade. Não mais integradas nas novas dinâmicas econômicas, as linhas férreas desativadas passam a constituir, nas cidades, uma cicatriz composta por camadas históricas complexas. Sob a perspectiva da cidade hegemônica, com sua lógica de renovação e utilidade, os traçados férreos urbanos são agora enquadrados como lugares vazios, marcados pelo estigma do abandono, que visa eliminar e transformar esses espaços, considerados irrelevantes, de acordo com a lógica da cidade formal, acelerada e imediatista.

Todavia, esses espaços residuais e abandonados também acolhem práticas e corpos que, assim como eles, são deixados de lado pela cidade produtivista, ou melhor, atividades que preferem ser ocultadas a serem enfrentadas. Esses locais refletem um circuito externo à lógica da cidade formal, onde se formam territórios de conflito, seja de maneira direta ou tática, constituindo áreas marginalizadas e de resistência, muitas vezes invisíveis ao olhar comum. Por isso, os leitos férreos urbanos inativos passam a se constituir também como um cenário de transgressão, abrigo de uma temporalidade distinta, multifacetada e lenta, assim como de corpos e práticas singulares que desafiam a ordem estabelecida. Desse modo, quando tais espaços são vistos sob outras perspectivas, que não a da obsolescência, revelam-se como potentes mecanismos de fuga às lógicas dominantes, um espaço que abriga tempos desorientados.

Essas observações estão relacionadas às questões levantadas por Solà-Morales (2013) ao descrever o conceito *Terrain Vague*, termo de difícil tradução, mas que engloba as porções de solo urbano com limites precisos no qual a relação de vazio não denota a uma essência negativa, mas soma-se ao sentido de liberdade e expectativa. Estes lugares apresentam-se como externos ao circuito produtivo das cidades, tornando-se estranhos e esquisitos, pois é o espaço do outro, do diferente, que muitas vezes é descoberto em nós mesmos. *Terrain vague* coincide com a continuidade, não a da cidade legitimada e homogênea, mas a do tempo livre, dos fluxos, das camadas históricas sobrepostas.

O título do trabalho “Linha em Movimento: Cartografando Atravessamentos pelo Leito Férreo de Bauru-SP” apresenta, em primeiro plano, o conceito de “Linha em movimento”. Este termo faz alusão tanto à linha férrea que atravessa espacialmente a cidade quanto a uma reflexão crítica sobre a percepção comum de que esse espaço estaria atualmente vazio ou estático. Ao enfatizar o “movimento”, o título sugere que dinâmicas e interações continuam a ocorrer nesse território, desafiando a ideia de inatividade e revelando sua vitalidade e transformações. Em outro sentido, o título também reflete a vertente metodológica da pesquisa, que se fundamenta no movimento e na experiência do caminhar. Ao caminhar e experimentar os territórios, o pesquisador se posiciona de forma ativa, tra-

çando novas linhas que se entrelaçam e dialogam com o percurso original do leito férreo.

Ressalta-se o movimento, não em oposição ao estático nem como algo associado ao insaciável, mas como uma realidade que persiste e existe por si só, e que, por isso, não pode ser ignorada. Jacques (2011), vai descrever o espaço-movimento, como espaços que estão em transformações contínuas, seriam espaços em fuga. Esses espaços estariam indissociáveis a seus atores (sujeitos da ação), que tanto são os que percorrem como os que constroem e transformam tais espaços continuamente.

A ideia é paradoxal: como é possível conservar o que se move, patrimonializar o movimento? Voltamos a Bergson, ou seja, à ideia de que o movimento no espaço só pode ser conservado se não for dividido, cortado como o próprio espaço. [...]. Isso nos leva a pensar na noção de patrimônio de outra forma que não a da consolidação cultural dentro de uma lógica conservadora de museificação. O próprio movimento pode ser proposto como patrimônio a ser conservado (Jacques, 2011, p. 154).

Assim, a pesquisa adentra parte do leito férreo da cidade de Bauru-SP, observando como a imposição de um discurso de progresso esteve atrelado a chegada das ferrovias e como tal marcou a formação do espaço urbano dessa cidade, mas que, com a decadência do sistema ferroviário, esses espaços se comportam hoje e se materializam através de uma nova lógica de tempo e de produção. Para sua realização, o estudo fundamentou-se no método da cartografia (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009), que, em sua abordagem de *hó-dos-metá*, destaca a importância de estar em constante processo. Essa perspectiva promove um conhecimento mais dinâmico e aberto, que se adapta aos ritmos e movimentos dos territórios em estudo. Em consonância com a cartografia adentra-se o recorte de estudo pelo caminhar como um procedimento metodológico, revisando as práticas artísticas que viam no caminhar citadino uma forma de criação crítica.

O objetivo da pesquisa é compreender as dinâmicas, ambiências e temporalidades que permeiam dois complexos ferroviários da Companhia Paulista localizados na cidade de Bauru, designados como Complexo Ferroviário Central da Paulista e Complexo Ferroviário Triagem Paulista. Para atingir esse propósito, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- Realizar um levantamento histórico, bibliográfico e iconográfico sobre a chegada da ferrovia em Bauru, evidenciando como ela sustentou o discurso de progresso e se alinhou aos paradigmas das dinâmicas sociais e espaciais da época.
- Contextualizar os dois complexos de estudo, destacando sua localização na malha urbana, os edifícios que os compõem e as funções desempenhadas ao longo do tempo, até sua configuração e uso na atualidade.
- Efetuar uma revisão bibliográfica sobre a metodologia que orienta a pesquisa, desta-

cando a proposta de uma cartografia voltada à criação de um mapa aberto, articulada a uma abordagem do caminhar como procedimento metodológico.

-Explorar o recorte do estudo por meio da prática metodológica, propondo uma experimentação de mapeamento expressivo do espaço, com o objetivo de evidenciar as dinâmicas singulares emergentes ao longo do processo.

Dessa forma, o trabalho se organiza em três capítulos:

O primeiro capítulo “Linha construída”, recapitula um breve histórico sobre a cidade de Bauru - SP, enfatizando a atuação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. No capítulo, discute-se como a construção da “cidade sem limites” está atrelada a um discurso progressista típico do século XX e da sociedade disciplinar industrial. Em diálogo a esse processo, o capítulo também destaca o surgimento de movimentos críticos e reivindicatórios que questionaram as imposições dominantes, buscando contestar as estruturas de poder e suas implicações na vida social e urbana.

O segundo capítulo “Linha emaranhada” enfatiza a metodologia buscada na pesquisa, dialogando com a pretensão de entender novas formas de leituras urbanas, rastreando uma aproximação com um mapeamento das linhas dos acontecimentos e das experiências. Essa perspectiva penetra o campo da micropolítica e da produção da subjetividade e se vincula ao ato de caminhar pelos espaços urbanos banais como forma de produzir um corpo-pesquisador vibrátil e crítico. Trata-se de um estudo que explora as linhas traçadas no cotidiano, linhas rizomáticas que não seguem pontos predeterminados, mas sim o percurso de um conhecimento em constante transformação, fluido e mutável.

O terceiro capítulo, intitulado “Linha Movimento”, aborda a parte prática da pesquisa, detalhando o processo de imersão nos espaços estudados. Nele, são descritas as práticas de caminhada e os encontros que foram mapeados ao longo de 2023 e nos primeiros meses de 2024. Essa seção culmina em uma análise sobre as linhas de fuga, entendidas como multiplicidades contra-hegemônicas que atravessam movimentos táticos, memórias ocultas e a rica banalidade da vida cotidiana. A análise se expande para discussões sobre o patrimônio habitado encontrado, investigando como o traçado ferroviário continua a ser ativado por essas zonas de conflito e resistência.

Por fim, são apresentadas as conclusões da pesquisa, nas quais são discutidas as questões levantadas ao longo do estudo, abordando também as in(conclusões) que permanecem em aberto. Esse espaço de reflexão propicia uma discussão sobre os resultados obtidos e as questões que surgiram durante o percurso tortuoso da pesquisa. Como propõe o próprio estudo, não se busca fornecer respostas definitivas, mas sim delinear indagações que estimulem o exercício de uma experimentação aberta e difusa, convidando à continuidade da reflexão e da investigação.

**Boa leitura.**

## **CAPÍTULO 1**

### **Linha Construída**

## **1. LINHA CONSTRUÍDA**

A formação e consolidação da cidade de Bauru-SP esteve profundamente entrelaçada à história das cidades que surgiram no contexto do avanço da produção cafeeira no oeste do estado de São Paulo. Esse processo de adentramento “civilizatório” foi fortemente influenciado pela promulgação da Lei de Terras de 1850, que consolidou a vinculação da terra à propriedade privada. Nesse cenário, diversas práticas de apropriação ilegal de terras devolutas tornaram-se comuns, incluindo grilagens e aquisições irregulares, muitas vezes realizadas sem a ocupação legítima. O progresso imposto foi marcado por violência e derramamento de sangue. Os conflitos entre indígenas e invasores eram frequentes, resultando em atos violentos que transformavam a terra: de um meio essencial para a sobrevivência em uma mercadoria manchada de sangue.

Inserida nesse contexto, surge a cidade de Bauru, que adquiriu sua autonomia formalmente por meio da Lei Estadual nº 428, de 1º de agosto de 1896 (Ghirardello, 2020). Essa autonomia fortaleceu os interesses da elite latifundiária bauruense, que passou a administrar diretamente a nova cidade, reproduzindo o típico modelo coronelista da Primeira República. As políticas voltadas para a implantação das ferrovias tornaram-se prioritárias, refletindo os interesses voltados ao progresso local. Em 1905, a Companhia Sorocabana foi a primeira a se estabelecer em Bauru. No mesmo período, iniciou-se a construção da linha da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com os primeiros 100 quilômetros inaugurados em 1906. Posteriormente, em 1910, a Companhia Paulista tornou-se a terceira empresa ferroviária a se instalar na cidade (Ghirardello, 2020).

### **1.1 Cidade sem limites?**

Ao longo da história de Bauru, diferentes slogans foram predominantes, cada um refletindo a representação construída pela elite local em respectivos períodos. Identificam-se cinco slogans associados à cidade: “Arraial da Boca do Sertão” (1880-1890); “Sentinela Avançada do Sertão” (1900-1910); “Metrópole Noroestina” (1906-1925); “Capital da Terra Branca” (1925-1940); e “Cidade Sem Limites” (1940-). O último slogan, “Cidade Sem Limites”, continua sendo associado à cidade até os dias atuais.

Essas representações são totalizadoras, ou seja, correspondem a um discurso adotado pela elite de Bauru para promover uma visão glorificada da cidade, vinculando uma noção de identidade ao progresso. Essa abordagem tende a impulsionar uma visão única e excludente, ignorando e apagando aspectos contraditórios que se tornam evidentes quando se revela o que está por trás das perspectivas de crescimento e desenvolvimento.

Os slogans dos primeiros períodos da formação da cidade de Bauru — “Arraial da Boca do Sertão” (1880-1890), “Sentinela Avançada do Sertão” (1900-1910) — representam uma visão de avanço civilizatório que glorifica as figuras dos pioneiros. Esses personagens eram vistos como os responsáveis por desbravar o sertão, uma área inóspita e carente



de um processo civilizatório. A própria ideia de sertão tendia a direcionar uma imagem de atraso, ignorância, selvageria em contraste com o avanço.

Nesse contexto, a figura dos pioneiros foi associada à imagem dos coronéis, que eram destacados pelos seus enobrecedores feitos em prol do desenvolvimento da região. Essa associação não se limita apenas à cidade de Bauru, mas está profundamente ligada a várias cidades do interior paulista. Ela reflete os desdobramentos do período da Primeira República, quando o crescimento e a formação das cidades no interior paulista estavam intimamente associados às oligarquias agrárias. Losnak (2004), destaca a perspectiva memorialista muito adotada durante o século XX, na qual se privilegiava a figura do pioneiro e seu papel civilizatório. O autor cita, por exemplo, o papel da imprensa local, que era a principal difusora dos escritos sobre a história de Bauru, ele cita nomes de escritores como: Alcides Silva, Correia das Neves, Carlos Fernandes de Paiva, Gabriel Ruiz Pelegrina e Luciano Dias Pires.

Essa perspectiva histórica serviu como um mecanismo para justificar as graves violências cometidas pelos “pioneiros” e pelas grandes companhias ferroviárias em nome do progresso. Essa visão não só minimizava o massacre da população indígena, mas também encobria a exploração severa dos trabalhadores nas ferrovias, que enfrentavam condições precárias e perigosas.

É importante destacar que o discurso do progresso não se manifestou apenas em narrativas e documentos, mas também se refletem em inúmeras homenagens nas cidades paulistas. Monumentos, nomes de vias, praças e edifícios institucionais, como escolas e hospitais, são frequentemente dedicados a figuras e eventos que perpetuam essas perspectivas, solidificando sua presença no espaço urbano. São diversos os exemplos de homenagens que destacam os nomes de coronéis e engenheiros ferroviários, figuras fortemente vinculadas aos interesses da antiga oligarquia. Para Hatuka (2017), grupos sociais -famílias, organizações políticas e religiosas e outras comunidades - desenvolvem estratégias para especializar e manter sua imagem. Uma estratégia é a homenagem, criação de monumentos que constroem memórias e visam lembrar o poder social de um grupo. “Muitas vezes a homenagem é criada para lembrar uma versão formal (nem sempre concordante) de um acontecimento, pessoas ou ambos” (Hatuka, 2017, p.52).

O slogan “Metrópole Noroestina” (1906-1925), evidencia o papel marcante da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, transformando o antigo sertão em uma cidade próspera e influente, a metrópole da noroeste. Entretanto, o progresso criado pela ferrovia foi construído a base de processos marcadamente violentos. Segundo Ghirardello (2002), as condições de trabalho dos operários envolvidos na construção da linha eram subumanas, com jornadas diárias de dez horas, sem nenhum dia de descanso. Além disso, os operários se viam atrelados a um sistema de dependência, eram forçados a comprar bens e suprimentos em armazéns vinculados ao empregador, onde se endividavam.

O avanço da construção do leito férreo também foi responsável pelo extermínio da popu-

população indígena que habitava a região. Neste cenário, reaparecem as tropas de bugreiros, contratadas pela companhia ferroviária para matar os habitantes das áreas. As respostas indígenas eram marcadas por ataques às obras, que lutavam com o propósito de preservar sua independência e seus domínios. A resistência era forte, através das lutas intensas em guerrilhas, emboscadas e retiradas. Entretanto, o poder de fogo dos bugreiros, combinado com métodos como envenenamento de alimentos e fontes de água, além da propagação deliberada de doenças como a varíola e os massacres durante invasões de aldeias, culminou na morte exacerbada dos povos originários (Lima, 1978).

Criado em 1910, o Serviço de Proteção ao Índio e de Localização do Trabalhador Nacional (SPI), que tinha como nome de frente o Coronel Candido Mariano de Silva Rondon, marca o processo de uma “pacificação”. A “pacificação” também estava vinculada a um processo de “civilizar” a população indígena, ou seja, tentar enquadrá-los nos paradigmas da sociedade branca. A “pacificação” na região ocorreu em um momento em que a população indígena já estava com seus números extremamente reduzidos e suas forças amplamente enfraquecidas pelo violento processo promovido pela construção da ferrovia. “A “pacificação” valorizara também, notavelmente, o preço da terra, permitindo avultados lucros na sua comercialização” (Lima, 1978, p. 190).

O choque violento é intrínseco ao avanço das forças capitalistas e, por meio dessas ações, afirma-se o progresso civilizatório. O extermínio indígena era glorificado pelas companhias ferroviárias e por aqueles que viam nisso a vitória do progresso sobre a selvageria. Todavia era a civilização que se dilacerava por si mesma: o maior número de mortes nas obras resultava das péssimas condições de trabalho, ultrapassando 1.600 óbitos (Ghirardello, 2002). Nessa fase, o movimento operário começou a lançar campanhas para boicotar a Noroeste e protestar contra as condições desumanas de trabalho promovidas pela empresa ferroviária, resultando na primeira greve em 1913.

A chegada das ferrovias intensifica o processo econômico e urbano da cidade de Bauru, o entroncamento ferroviário composto pelo encontro das três companhias, estabelece elementos que motivam o desdobramento do setor terciário, voltado ao oferecimento do comércio e de serviços. Por consequência, o número de habitantes saltou de “7.815 habitantes em 1900, para 19.000 em 1907 e 35.000 em 1922” (Losnak, 2004, p.63). Em primeiro momento, Bauru fortaleceu-se como ponto de conexão, contribuindo para a chegada de muitos passageiros. Muitos desses permaneceram em Bauru, considerando as perspectivas de trabalho na ferrovia. Posteriormente, conforme o crescimento e prolongamento das linhas ferroviárias e o estabelecimento do papel de transporte e comunicação, criaram-se povoações em cada estação, compreendidas por trabalhadores em geral, loteadores, comerciantes e empresários que buscavam novas oportunidades (Losnak, 2004).

Para Inoue (2016), além de mercadorias e pessoas, a ferrovia transportou ideais, valores e comportamentos. O modo de vida urbano é um desses elementos, em Bauru, por

exemplo, após a entrada da ferrovia, observou-se o surgimento de infraestruturas, como a instalação de serviços de telefone (1907), água e esgoto (1910) e luz elétrica (1912) (Losnak, 2004). Dentre as alterações derivantes da chegada da ferrovia, destaca-se o aumento do custo de vida, refletido no acesso à terra e à moradia.

De acordo com Losnak (2004), o rápido crescimento da cidade neste período inicial, começou a ser vinculado posteriormente como o termo “capital”. O sertão inóspito, já explorado pelos pioneiros, começou a ganhar a aparência do progresso. O desenvolvimento passou a ilustrar uma imagem de crescimento que se almejava expandir continuamente, mostrando sua influência. Na década de 1920 surge o slogan “Capital da Terra Branca” que agregava a alusão do solo arenoso da cidade com a intenção da elite local de vincular a importância de Bauru a uma imagem de capital regional.

A partir da década de 1930, o Brasil enfrentava a decadência na produção cafeeira, juntamente com o início da intervenção do Estado na regulação das relações sociais de produção e o incentivo à industrialização e ao capital industrial. Em reflexo, a cidade de Bauru passa a abrigar a indústria SANBRA, que se instaura nas proximidades da linha férrea. Assim, Bauru mantém sua estabilidade econômica a partir da produção algodoeira e através do setor terciário, já que a ferrovia também potencializava esse setor. Esse novo cenário também passa a induzir um movimento de reestruturação urbana na cidade. Com a transição das atividades agrícolas para as industriais, intensificou-se a chegada de operários e novos trabalhadores, aumentando a demanda por moradias e, conseqüentemente, a expansão da malha urbana (Catelan, 2008).

Vinculado à nova imagem da industrialização, o art déco emergiu como a principal expressão desse movimento na região do oeste paulista. Essa linguagem não só capturava a visão futurista da época, mas também atendia às necessidades econômicas, utilizando materiais nacionais e oferecendo menores custos devido à sua simplicidade e eficiência, em contraste com o estilo eclético, por exemplo. Nesse contexto, em Bauru destaca-se a construção da nova estação da NOB, projetada com tal linguagem. Apesar de pertencente a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o prédio também abrigaria as atividades da Estrada de Ferro Sorocabana e da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A grandiosidade da nova edificação impunha-se na cidade como um símbolo da nova fase do progresso.

Anos mais tarde, ainda com a pretensão de vincular a cidade a uma ideia de grandiosidade, surge o slogan “Cidade Sem Limites” escrito pela primeira vez no poema de Euzébio de Carvalho Guerra, publicado em 1953 no jornal “Diário de Bauru”. Nas palavras de Losnak (2004, p. 71): “Guerra incorporou e manteve a tradição, [...], de realçar o constante arrojo aventureiro dos pioneiros, produzindo a incessante transformação de crescimento da cidade e revelando as potencialidades ilimitadas a ela”. A partir daí, o slogan passou a representar as vontades políticas locais desenvolvimentistas. Exemplo disso, foi que em 1956 assumiu a prefeitura de Bauru o empresário Avallone Junior, que além de ser dono do Diário de Bauru era um empresário no ramo imobiliário, responsável pela implantação

Estas são duas fotografias interessantes retiradas durante a década de 1930, período da construção da nova Estação Central de Bauru, finalizada em 1939. A primeira imagem mostra a fachada do novo edifício com os trabalhadores posando sobre a marquise. A segunda fotografia exibe a nova estação ao lado da antiga estação da Noroeste, evidenciando a disparidade de dimensões entre os dois edifícios e a grandiosidade da nova construção.

Figura 2: Estação Central de Bauru – década de 1930



Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru

Figura 3: Estação Central de Bauru II – década de 1930



Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru



de loteamentos urbanos na cidade (Catelan, 2008). Nos próximos anos, o conceito de modernidade e progresso continuará sendo uma diretriz fundamental, com o slogan “cidade sem limites” permanecendo amplamente utilizado e associado à cidade de Bauru. Losnak (2004) vai enfatizar que, entre 1957 até meados dos anos 1970, a produção dos escritos memorialistas se difundiu e se consolidou, segundo o autor essa perspectiva da história local foi usada como fonte oficial, perpetuando uma visão tradicional e dominante totalmente ligada ao discurso de desenvolvimento e progresso. Essas versões não só legitimavam uma versão de passado, mas interligava as pretensões do momento em que estavam sendo escritas, legitimando projetos político-sociais que foram sendo construídos para a cidade, refletindo-se sobre a espacialização urbana.

Entretanto, apesar de dominantes, essas perspectivas não eram unânimes, os grupos subalternos da cidade, que passaram por processos de controle e exclusão, persistiam contradizendo as visões propagadas pela elite local. Nesse sentido, o movimento de oposição que teve participação massiva dos trabalhadores ferroviários, exemplifica como os regimes de progresso não eram tão pacíficos e gloriosos. Os escritos de Antônio Pedroso, que publicou o livro “Subsídios para a História da Repressão em Bauru” durante o regime militar, indicam um outro discurso, escrito nos interstícios da narrativa de progresso difundida. A luta trabalhista e o embate político são aspectos que estiveram presentes de forma significativa na contramão da “cidade sem limites.”

## **1.2 A Companhia Paulista**

Fundada em 1868, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) foi a segunda ferrovia implantada no estado de São Paulo, seu surgimento liga-se a necessidade de conexão entre as grandes propriedades de café com a São Paulo Railway, ferrovia que comunicava o litoral do estado, partindo de Santos, com o interior paulista, na cidade de Jundiaí. A Companhia Paulista surge para suprir o prolongamento da migração da produção cafeeira, que partia do vale do Paraíba rumo ao interior. Posteriormente, esse tipo de captação da produção de café em relação ao adentramento da ferrovia tornou-se conhecido como “cata-café”. Outro motivo do prolongamento ferroviário realizado pela CP era a importância na época do município de Campinas, já destacado centro agrícola e de serviços (Morais, 2002).

Diferentemente da São Paulo Railway, a Companhia Paulista foi formada pelo capital nacional, derivado dos grandes fazendeiros de café. A Companhia Paulista estabeleceu-se como a primeira empresa de capital nacional de sociedade anônima, dividida entre 654 acionistas (Morais, 2002). Ao analisar a lista de acionistas, Inoue (2016) destaca a presença de árvores genealógicas, incluindo nomes de mulheres e filhos de fazendeiros de café. A rede de poder familiar ligada aos capitalistas do café é evidenciada pelos nomes dos engenheiros ferroviários, que frequentemente pertenciam a famílias de cafeicultores. É importante ressaltar que o capital dos acionistas não se restringia apenas às fazendas de café; os fazendeiros também atuavam em setores industriais, comerciais e bancários. Destaca-se, portanto, a interconexão entre o planejamento territorial, político



e social e as ambições da elite cafeeira, que consolidaram os interesses privados com os do Estado.

Em 1895 e 1896 são assinados os Decretos nº 317 e nº 373, que concediam o crescimento da Companhia Paulista rumo a margem esquerda do Rio Tietê, no espigão entre os rios Aguapeí e Peixe. Os decretos permitiram o avanço a partir de Dois Córregos até as vilas de Pederneiras, São Paulo dos Agudos e Santa Cruz dos Inocentes (Campos; Inoue, 2020). Em 1897, foram assinados outros decretos, nº 493 e nº 504, que aprovavam os estudos definitivos para o percurso de Dois Córregos até Bauru (Ghirardello, 2020).

A construção dessas últimas linhas não ocorreu imediatamente após a emissão dos decretos, pois a economia enfrentava um período de instabilidade, com a queda acentuada dos preços do café no mercado internacional, levando a Companhia Paulista a suspender a construção desse ramal. Os projetos de construção foram retomados em 1901, após o Estado brasileiro implementar uma política de empréstimos internacionais. Em 1903 foi inaugurado o trecho mais complicado do percurso, a passagem sobre o Rio Tietê, e em 1904 o trecho de Pederneiras a Agudos (Campos; Inoue, 2020).

Uma bifurcação do ramo oeste da Companhia Paulista foi finalizada em 1910, com a chegada da linha a Bauru, partindo também de Pederneiras. É no ramal de Bauru que foram construídas posteriormente a Estação de Aimorés em 1928 (1933), e a Estação de Triagem em 1937. No pátio ferroviário de Triagem, realizavam-se a manutenção dos equipamentos rodantes (vagões e locomotivas) e as manobras para a troca de trens de bitola larga para métrica<sup>2</sup>.

A Companhia Paulista continuou sua expansão para o oeste com um novo trecho que começava em Piratininga. Durante o período dessa expansão, entre as décadas de 1920 e 1930, a Companhia Paulista adquiriu a CAIC – Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização em 1928, evidenciando a integração entre a ferrovia e a estruturação urbana da região da Alta Paulista (Campos; Inoue, 2020). Em 1930, a extensão da Companhia Paulista alcançava os limites do estado de Goiás, totalizando 1.475 km. A ferrovia também avançava em direção aos limites do Mato Grosso e, em 1950, chegou ao extremo oeste do estado de São Paulo com a inauguração da estação de Panorama (Inoue, 2020).

### 1.2.1 Mecanismos disciplinares

Muitos trabalhadores ingressavam na empresa ainda muito jovens, com idades entre treze e quinze anos. Inicialmente, trabalhavam como aprendizes por alguns meses sem receber salário. Após esse período, muitos deles permaneciam na empresa por longos anos (Lanna, 2020). Aliado a isso, destaca-se que a Companhia Paulista criou outro mecanismo para a qualificação formal de seus funcionários: a Escola de Aprendizes, criada

---

2 Segundo Losnak (2003, p. 399) bitola é a “distância entre os trilhos de uma via férrea”. Em triagem era feita a manobras das locomotivas entre as bitolas métricas (1 m) e largas (1,6 m).

em 1910. Nesse contexto, também se destaca a criação do Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP)<sup>3</sup> em 1934.

A prática adotada nas escolas ferroviárias tinha como cerne a disciplina rigorosa. A formação oferecida não se restringia apenas ao desenvolvimento de habilidades técnicas específicas; ela também visava preparar os alunos para assegurar a ordem e a eficiência no ambiente de trabalho. Isso incluía a implementação de códigos de conduta que refletiam os valores da empresa. Destaca-se, por exemplo, a rigorosa intolerância em relação a atrasos e faltas.

Nos ambientes ferroviários, o controle do tempo era essencial e se manifestava de várias maneiras: na paisagem material, com a presença dos relógios nas estações, e na sonora, com os apitos dos trens e das oficinas. Essas formas de disciplina não só regulavam a execução das tarefas, mas introduziam uma “moral patronal”, conforme descrito por Segnini (1982). A “moral patronal” refere-se à internalização dos valores e expectativas da empresa pelos funcionários, que passavam a adotar esses valores em todos os aspectos de suas vidas.

Outro mecanismo estratégico e disciplinar<sup>4</sup> adotado pelas companhias ferroviárias, e desenvolvido pela Companhia Paulista, foi a construção de vilas ferroviárias<sup>5</sup>. Segundo Moraes (2002) a Companhia Paulista construiu o total 1.612 casas ferroviárias, sendo 115 casas para funcionários em Bauru. As vilas ferroviárias surgem devido à ausência de infraestrutura encontrada pelas ferrovias nos locais em que se instalavam. A construção de residências foi uma estratégia adotada para assegurar a operacionalização e expansão das linhas, além disso, funcionava como mecanismo de controle do funcionário,

---

3 O Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP) era uma aliança entre o setor público (governo estadual de São Paulo) e privado (companhias ferroviárias). Além da participação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o CFESP envolvia a colaboração de diversas outras companhias ferroviárias. O CFESP durou até 1948, quando houve o rompimento da parceria entre o setor público e o privado. Após essa data, as empresas ferroviárias continuaram a operar suas próprias escolas de formação.

4 Segundo Segnini (1982), a construção das vilas ferroviárias se inicia na fase que a autora denomina “paternalista” (1885 a 1928). Nesse período, observam-se a criação de instrumentos paternalistas destinados a assegurar o controle sobre a mão-de-obra. Entre esses mecanismos, além das casas ferroviárias e das escolas de aprendizes, destacam-se também as sociedades beneficentes e as cooperativas de consumo.

5 Em relação a terminologia, é recorrente o uso de diferentes termos alusivos às vilas. Discorrendo brevemente, comumente os núcleos habitacionais são referidos como colônias ou casas de turma. Para Losnak (2003, p. 400), colônia concerne a “conjunto de casas construído em área pertencente à ferrovia, geralmente próximo à linha férrea, destinado à moradia dos ferroviários”, portanto, o termo é abrangente e condiz com quaisquer conjuntos construídos pelas ferrovias. Por outro lado, as “casas de turma” tangem especificamente às residências construídas ao lado ou paralelas a linha férrea, frequentemente são casas mais simples e geminadas, segundo Moraes (2002, p. 196 e 197) “os funcionários que ali residiam eram responsáveis pela manutenção de um determinado trecho da ferrovia, próximo ao local onde se encontravam as instalações e depósitos de combustíveis”.

que deveria estar devidamente posto para qualquer exigência do ofício. Segundo Finger (2009), diferentemente do contexto europeu, em que a construção de vilas servia para oferecer melhores condições de vida aos funcionários, no Brasil as vilas eram um meio para afastar os operários dos antigos hábitos rurais e “treiná-los para o trabalho regrado nas indústrias” (Finger, 2009, p.9).

Para Moraes (2002), a alta dos preços dos aluguéis, derivada do aumento do custo de vida proveniente do estabelecimento da ferrovia, justificaria a reivindicação do acréscimo salarial pelos funcionários, assim, a construção das casas tornou-se instrumento para amenizar as solicitações. Muito além de um aparato social, as casas atuavam na fiscalização e subordinação trabalhista, os simbólicos aluguéis cobrados, funcionavam “como forma de salário não-pago, criando uma grande dependência entre a empresa e os ferroviários” (Moraes, 2002, p. 91).

As casas operavam como intermediadoras das relações de produção, na medida em que o fornecimento de moradia ao trabalhador representava uma forma de redução salarial, ampliando a capacidade de acumulação da empresa e induzindo o empregado a permanecer no emprego, o qual pelo menos lhe oferecia condições mínimas de habitação (Moraes, 2002, p. 78). O maior interesse da empresa em prover habitação era o aparelhamento da companhia e a produção de capital: “o que realmente interessava eram as formas como aquele capital ali empregado garantiria seu retorno, na confecção dos produtos industriais e na operacionalidade da empresa” (Moraes, 2002, p. 21 e 22).

A vista dos beneficiários, revela-se o baixo número de funcionários contemplados com as habitações. De acordo com Moraes (2002), os critérios para escolha dos moradores eram os mais variados possíveis, sendo que poucos eram trabalhadores comuns. Inoue (2016) presume que as “casas de turmas”, residências construídas conexas a linha férrea, eram destinadas aos trabalhadores da seção linha, encarregados das manutenções da linha férrea. Além disso, destaca-se as casas atribuídas aos chefes das estações, comandantes da seção tráfego, tais residências eram maiores, bem como, seus terrenos, refletindo o nível hierárquico da empresa. As casas alugadas eram devolvidas à empresa quando o trabalhador se aposentava ou, no caso das “casas de turma”, quando deixava uma posição de manutenção nas linhas (Inoue, 2016). “Acolhidos em uma atitude paternalista, camuflando o verdadeiro aspecto de controle, os funcionários eram enxotados das residências quando não mais serviam às Companhias” (Moraes, 2002, p. 95).

A difícil obtenção das residências nas vilas ferroviárias em Bauru é destacada em relatos dos ferroviários da Companhia Paulista coletados por Losnak (2003). Nos depoimentos, reafirma-se que as casas eram destinadas aos funcionários com cargos elevados, incluindo parte dos funcionários do escritório. As informações confirmadas pelas declarações indicam que as habitações eram destinadas principalmente a homens com famílias, excluindo as funcionárias mulheres, que eram mais raras entre os contratados, ou inexistentes, especialmente durante o período inicial da empresa. O trecho a seguir é uma citação de Maria Leoni, funcionária contratada pela Companhia Paulista em 1953

como telegrafista em Bauru:

Eles não davam casa pra telegrafista mulher, só para telegrafista homem que tivessem família. [...] moravam inspetores, chefes, o pessoal que trabalhava no Transporte, chefes de Transporte, chefes da Tração, muitos moravam ali. Depois, foram fazendo casa, porque quando aposentava tinha que sair da casa (Depoimento de Maria Leoni, in Losnak, 2003, p. 229).

A forma mais comum de obtenção de casas ferroviárias era o pagamento de aluguel à companhia. No entanto, após a década de 1930, surgiram dois mecanismos menos comuns para a obtenção de habitação. Um deles era a assistência da empresa no fornecimento de materiais de construção e plantas técnicas, com o custo sendo pago em prestações mensais descontadas diretamente do salário. Outro era a venda de habitações construídas pela empresa (Inoue, 2016). Existem exemplos desse último tipo em Bauru, como algumas residências no bairro Mondevale, que ainda podem ser identificadas. O depoimento a seguir ilustra um exemplo desse caso:

Ela construiu esse núcleo de casa para vender pros ferroviários. Então meu pai, com muito custo e sacrifício, conseguiu comprar uma também e até hoje nós temos. E aí, depois, nós mudamos da roça e viemos morar na casa. Ela é aqui na Avenida Rodrigues Alves. Ainda tem a casa, inclusive quem mora nessa casa é minha irmã (Depoimento de Nelson Franco in Losnak, 2003, p. 247)

Em análise particular da arquitetura, as vilas ferroviárias da Companhia Paulista se destacam pela simplicidade das moradias. Moraes (2002), ressalta o descontentamento dos trabalhadores da Paulista com seus salários e com as residências, que por ele são classificadas como “mais modestas que as construídas pela Sorocabana e Araraquarense” (Moraes, 2002, p.180). Existem muitas casas geminadas, que incluem duas ou mais unidades residenciais. Finger (2009) denomina as construções com mais de duas unidades como “habitações em fita”, destacando que esse estilo é mais comum nas casas de turma situadas à beira da linha. Esse tipo de modelo era bastante empregado pois permitia a economia de material, devido às paredes em comum. É frequente encontrar tipologias em que o banheiro era construído de forma isolada em relação ao restante da casa. Um exemplo disso são as residências da colônia de Triagem em Bauru. Esse recurso era empregado para economizar em áreas sem acesso a redes de encanamento, especialmente em regiões rurais, ao reduzir o número de paredes e otimizar o uso da fossa.

Os mecanismos disciplinares estavam intimamente ligados à promoção da ideia de uma “família ferroviária”. Sublinha-se que uma quantidade significativa de trabalhadores conseguiu empregar seus filhos na companhia, estabelecendo uma continuidade familiar no quadro de funcionários. Esses fatores influenciaram a construção de um discurso de pertencimento à uma “família ferroviária”, criado pela gestão da empresa, conforme apontado por Ferreira (2022). Nessa trama são tecidos complexos planos de agenciamentos. A empresa via uma estratégia de promover um discurso de proximidade e lealdade, es-



Entre as habitações ferroviárias construídas pela Companhia Paulista em Bauru, verificam-se alguns exemplares localizados no Bairro Monlevade, adjacente à Avenida Rodrigues Alves. Essas residências foram erguidas em 1951 para apoiar o Complexo de Triagem. Hoje em dia, ainda é possível identificar algumas dessas residências.

Figura 4: Construção colônia da paulista em Bauru (1951)



Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru

Figura 5: Construção colônia da paulista em Bauru II (1951)



Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru



tiando e negando os conflitos de classe. A ideia de uma “família ferroviária” promovia um profundo apreço pela ordem e pela hierarquia, valores que se consolidaram ao longo de muitos anos, mesmo após a transferência da empresa para o estado e a criação da FEPASA (Inoue, 2020).

Isso, no entanto, não impediu a emergência de movimentos coletivos de contestação e reivindicação por parte dos trabalhadores. Concomitantemente existia uma certa apropriação pela classe trabalhadora, vínculos de contato entre os trabalhadores, que atuavam no despertar de uma consciência de classe, exemplificada pela formação de sindicatos, que foram tanto perseguidos quanto não reconhecidos pela empresa. Ademais, a noção de “família ferroviária” era frequentemente usada pelos funcionários ao solicitarem aumentos, licenças ou contratações de parentes, e para se diferenciarem de trabalhadores sem esse vínculo.

### 1.2.2 Declínio do sistema ferroviário

Segundo Moraes (2002), o declínio do sistema ferroviário é verificado em 1940, quando a malha ferroviária começa a perder sua força em virtude da crise do café e da Segunda Guerra Mundial. A isso se soma o crescimento da política rodoviarista, que colocou os dois sistemas de transporte em concorrência. Ademais, Saes (1974) agrega outros fatores que interferiram na decadência do sistema ferroviário, como a existência de zonas de privilégio pelas companhias que dificultavam as interações dos ramais e produziam problemas nas comunicações. Apesar dos desafios, a Companhia Paulista conseguiu se manter por mais um tempo. Segundo Inoue (2020), isso se deve, em parte, aos diversos investimentos realizados pela Companhia, bem como à sua política de gestão e administração.

Como tentativa de sustentar o sistema ferroviário, que ainda possuía espaço na economia do país, iniciou-se o processo de estatização das companhias em meados do século XX, neste contexto, a Companhia Paulista é estatizada em 1961. Na década de 1970, emerge uma nova tentativa de resguardar a ferrovia com a proposta de unificação das companhias do estado de São Paulo, de tal conjuntura surge a Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA), união da Paulista, Mogiana, Sorocabana, Araraquara e São Paulo-Minas.

Para Moraes (2002), mesmo com devidas vantagens, como a interligação e eliminação da concorrência, a união das ferrovias refletiu na descaracterização das empresas e em dificuldades comunicativas, posto que “cada uma possuía seus próprios métodos e suas sedes administrativas localizadas no interior – o que, por outro lado, também acabou por dificultar uma perfeita unificação” (Moraes, 2002, p. 50).

A privatização da FEPASA, juntamente com a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) ocorreu em 1998, culminando na depreciação posterior das ferrovias. Como enfatizado por Moraes (2002), já no início dos anos 2000, as ferrovias já se encontravam “abandonadas”.

Em relação a Bauru, após a desativação da RFFSA as malhas férreas foram transferidas da União para a empresa América Latina Logística (ALL), através de processo licitatório. Em 2015, a concessionária foi fundida com a Empresa Rumo Logística (RUMO), pertencente ao grupo Cosan, que teve concessão renovada em 2020.

Com o desmonte da ferrovia, as habitações ferroviárias passaram a se enquadrar em algumas situações. Houve casos em que as residências foram vendidas, com prioridade oferecida aos moradores que já ocupavam os imóveis. Segundo Inoue (2020), o número de vendas foi relativamente pequeno, conforme dados fornecidos pela Superintendência do Patrimônio da União em São Paulo. A situação mais comum envolveu a continuidade na cobrança de aluguéis, com os imóveis sendo transferidos para a FEPASA e, posteriormente, para a Rede Ferroviária Federal S.A. Com as privatizações subsequentes, os imóveis foram transferidos para a Superintendência do Patrimônio da União (SPU), que assumiu a responsabilidade pela gestão das vilas e dos demais edifícios ferroviários quando as empresas privadas não manifestaram interesse. Nesse caso, os aluguéis continuam sendo cobrados pela união, no qual os moradores continuando pagando o DARFs (Documento de Arrecadação das Receitas Federais).

Muitos moradores ainda esperam uma definição mais clara sobre suas habitações. Famílias que vivem nesses imóveis há anos permanecem à mercê do órgão responsável, com esperança de obter a posse definitiva dessas propriedades. Essa regularização é essencial para assegurar a permanência dessas famílias em suas casas, onde fortemente sobrevivem, estabelecendo vínculos profundos com o espaço e com os outros moradores. Em relação à questão que versa sobre patrimônio e seus paradigmas atuais nos leva a refletir sobre um ponto central da pesquisa: qual é o valor de um patrimônio material que não é habitado?

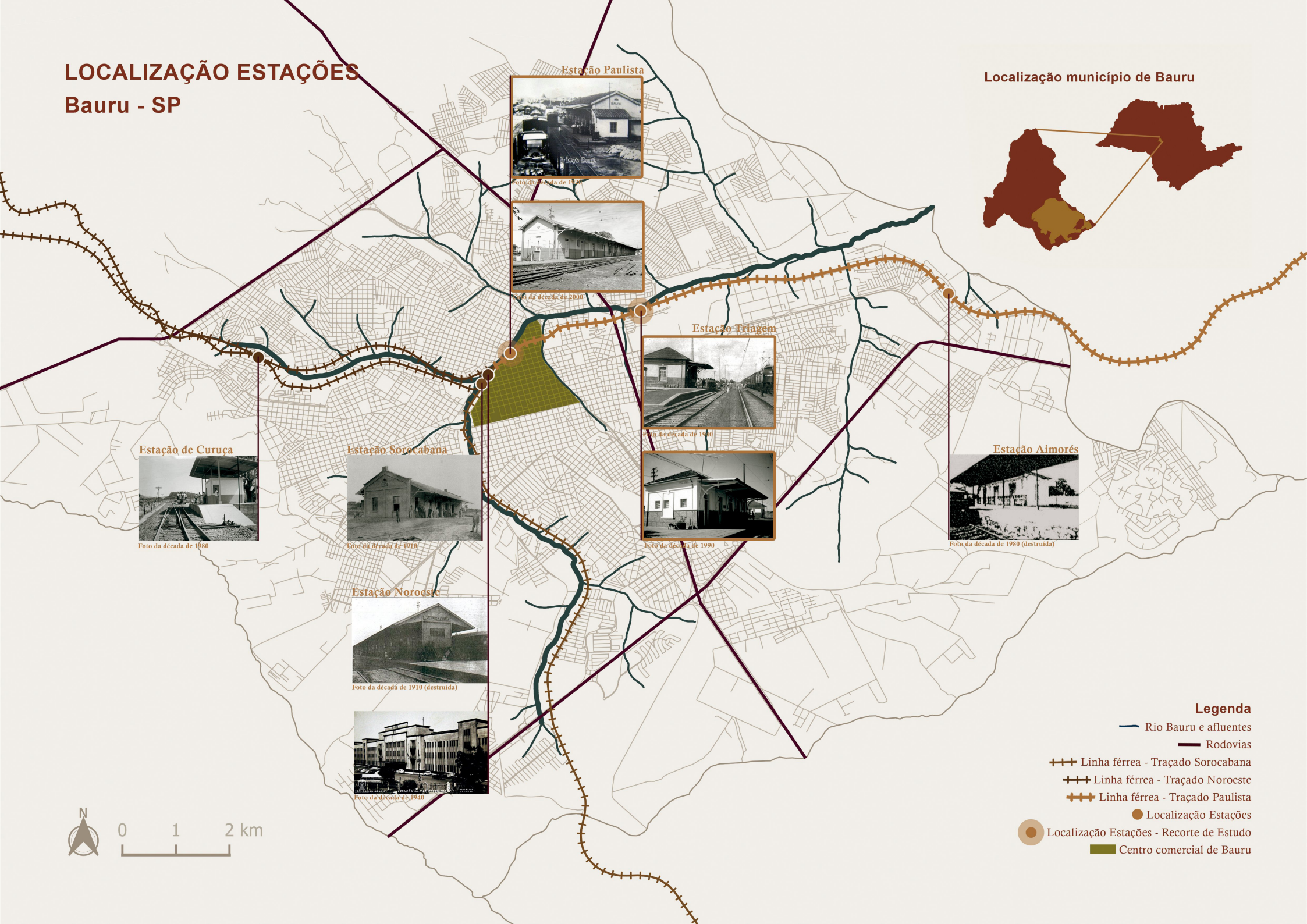
### **1.3 A Companhia Paulista em Bauru**

Como já mencionado anteriormente, a Companhia Paulista é a terceira empresa ferroviária a se instaurar na cidade de Bauru, em 1910. A primeira estação instaurada foi localizada nos limites da atual rua Agenor Meira, próxima as estações da Noroeste e da Sorocabana. Os trilhos da CP vieram da parte leste do patrimônio, cortando ruas da época. Em 1910, a empresa formaliza um pedido direcionado a câmara de Bauru, alegando que: “[...] não prejudica a cidade, portanto a comunicação com a pequena parte situada entre a linha e o Ribeirão Bauru, se poderia fazer pelas ruas Araujo Leite e Antônio Alves, que são as únicas edificadas e continuarão abertas ao tranzito público” (Arquivo da Câmara Municipal de Bauru apud Ghirardello, 2008, p.39). Tal solicitação ocorreu meramente para cumprimento formal, uma vez a construção já estava consumada. Entretanto, a prefeitura ressalta que a empresa deveria construir uma passagem sobre os trilhos, na Rua Araújo Leite. Tal acesso foi construído, e trata-se da ponte ainda existente sobre o trecho proposto. A ponte tornou-se a primeira de maior porte na cidade (Ghirardello, 2020).

# LOCALIZAÇÃO ESTAÇÕES

## Bauru - SP

Localização município de Bauru





Para Ghirardello (2008), o corte na trama urbana realizado pela Companhia Paulista reforçou a barreira que já existia devido ao fundo de vale do Rio Bauru, que separava o setor oeste e norte da cidade em relação ao setor sul e leste. Esse recorte da cidade, acentuado pela ferrovia, condiz também com a segregação socioespacial inicial da cidade, que por consequência se propagou ao longo dos anos. Devido à continuidade da malha urbana e das infraestruturas já existentes, a parte sul começa a ser ocupada pelas classes sociais mais privilegiadas, começando a abrigar os bairros destinados à elite local. Em contraste, a classe mais baixa começou a ocupar áreas mais dispersas e de difícil acesso, além de estarem localizadas além dos cursos d'água, cuja acessibilidade foi prejudicada pelo corte da ferrovia. Dessa maneira, surge um dualismo entre a “parte alta da cidade”, referente a zona sul, e as “áreas baixas da cidade”, referente a zona norte. A zona norte da cidade será inicialmente ocupada pela Vila Falcão, um bairro que abrigava majoritariamente trabalhadores ferroviários. Situado fora dos limites urbanos iniciais, o bairro oferecia áreas mais baratas, sem infraestrutura e com acesso mais difícil.

Observa-se uma relação de proximidade entre o traçado da ferrovia e os cursos d'água, que, como mencionado anteriormente, acentuava a segregação da malha urbana. A ocupação das áreas próximas aos cursos d'água, especialmente no traçado do leito férreo, foi uma decisão inadequada desde o início. Eram frequentes as enchentes nas áreas baixas do Ribeirão Bauru e do Córrego das Flores, que destruíam pontes que interligavam os lados da cidade. Além disso, as inundações frequentemente cobriam outro acesso construído, uma passagem abaixo dos trilhos da Companhia Paulista, localizada no prolongamento da Rua Azarias Leite e que dava acesso ao Jardim Bela Vista. Esta passagem foi construída em uma cota inferior ao nível do Rio Bauru, o que já expunha a área a um risco significativo. Como resultado, a cidade ficava isolada, com os acessos entre as regiões norte e sul comprometidos (Ghirardello, 2020).

Como medida para contornar a situação, optou-se pela canalização dos cursos d'água. No caso do Rio Bauru, além da canalização, também foi realizada a retificação de seu curso nos anos 1960. Como exemplo dessa intervenção aponta-se o trecho ocupado pela Avenida Nuno de Assis. Nessa parte, felizmente, o rio permaneceu com seu leito a céu aberto, devido ao alto custo do tamponamento. Apesar de uma situação melhor em relação ao tamponamento, a construção da Avenida Nuno de Assis ocorreu margeando o leito do rio, sem nenhum tipo de afastamento. Essas práticas podem ser compreendidas dentro do contexto do pensamento predominante do século XX, ainda sob influência das reformas urbanas higienistas do início do século. Quando as águas urbanas não eram mais adequadas para a captação de água potável, passaram a receber os resíduos do esgoto. Nessas condições, eram consideradas insalubres e um problema a ser resolvido. Destaca-se que tudo isso estava alinhado com a visão de progresso da época, que via na dominação da natureza o inevitável para o desenvolvimento.

Em relação aos acessos, entre os bairros localizados ao sul e aqueles ao norte. Pode-se dizer que o primeiro viaduto, de forma mais simples, seria a passagem acima dos trilhos,

As fotografias a seguir documentam o Rio Bauru antes de sua canalização e retificação. A primeira imagem, datada da década de 1940, revela a área onde hoje se localiza o viaduto Juscelino Kubitschek. Nela, é possível observar o acesso que existia antes da construção da passagem subterrânea dos trilhos da CP, destacando a proximidade do traçado ferroviário com o leito do rio. A segunda imagem retrata a mesma passagem durante um período de cheia do rio, mostrando como a cidade se dividida e a população isolada entre os dois lados da cidade.

Figura 6: Acesso ao bairro Bela Vista – Aproximadamente 1940



Fonte: Carlos Augusto Shajarat Abdalla, 2021. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1403675269991927&set=gm.1916403061849593>

Figura 7: Acesso ao bairro Bela Vista II – Aproximadamente 1940



Fonte: Histórias de Bauru, 2024. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=423676153522264&set=pb.100076396475228.-2207520000&type=3>



construída na Rua Araújo Leite, pela Companhia Paulista, no início do século. Em relação a passagem sob trilhos, destaca-se a construção do viaduto Juscelino Kubitschek no governo municipal de 1956 a 1959. Próximo a este, foi construído um viaduto no prolongamento da Rua Treze de Maio em 1973, que dá acesso à então recente Avenida Nuno de Assis. Este viaduto recebeu o nome de João Simmoneti e foi construído acima das casas de turma dos funcionários da Companhia Paulista, na época administradas pela FEPA-SA. Para dar espaço ao viaduto quatro casas foram destruídas, as de número 12 a 15.

Segundo (Ghirardello, 2020), o viaduto Juscelino Kubitschek e o viaduto João Simmoneti garantiriam a viabilização da implantação do Centro Cívico no bairro Jardim Bela Vista. Essa construção foi proposta no Plano Diretor de Bauru, idealizado pelo Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos na Universidade de São Paulo (CPEU/USP) em 1967. A construção do Centro Cívico proposto resultaria na desapropriação de várias áreas ocupadas na região, incluindo as edificações ferroviárias, restando apenas a estação central da NOB. No entanto, o projeto não foi concretizado e permaneceu apenas no plano formal.

As construções dos viadutos contribuíram para a valorização imobiliária das áreas ao norte da cidade, com os bairros operários passando por um processo de gentrificação. Os viadutos, ao conectar os dois setores da cidade e facilitar o deslocamento para o centro, acabaram por enfraquecer o comércio local nos bairros do setor norte (Ghirardello, 2020).

Saindo das delimitações mais centrais de Bauru, e continuando o traçado férreo da Companhia Paulista, ressalta-se um segundo complexo ferroviário construído pela companhia ao leste do município. O complexo de triagem começou a ser implantado no final da década de 1930, sendo a construção da estação ferroviária de triagem inaugurada em 1937. Destaca-se a grandiosidade do complexo de triagem, um dos principais pátios ferroviários da Companhia Paulista. O complexo incluía grandes oficinas de manutenção, trechos de manobra entre bitolas e facilitava a transferência de trens de carga, produtos agrícolas e pecuários, além de passageiros. Também estava situado próximo ao Horto Florestal de Bauru, criado em 1929, que, além de distribuir mudas, fornecia carvão e lenha para as locomotivas. Essa localização estratégica era fundamental para abastecer a Usina de Tratamento de Dormentes da Triagem Paulista.

A instalação do complexo de triagem impulsionou a ocupação da região, principalmente devido aos muitos funcionários que trabalhavam para a Companhia Paulista. Surgiram os bairros Mondevale, com casas construídas pela CP, e Santa Luzia. Além disso, destaca-se a colônia de triagem, que contava com 74 casas. Nos primeiros anos de ocupação, a área tinha um caráter fortemente rural, devido à sua distância do centro da cidade. O acesso ao local era predominantemente feito por trem, utilizando a locomotiva conhecida como “borboleta”.

Ainda sobre a evolução dos acessos da Rua Azarias Leite, verifica-se na primeira fotografia, datada da década de 1950, a passagem sob os trilhos, evidenciando que sua cota estava abaixo do nível do rio Bauru. Na segunda fotografia, observa-se o viaduto Juscelino Kubitschek próximo da data de sua inauguração, com a passagem sob os trilhos ainda não aterrada, ao contrário da condição atual.

Figura 8: A passagem sob trilhos - Década de 1950



Fonte: A Bauru Que Não Vivi, 2015. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1676648105951026&set=a.1665167073765796>

Figura 9: O viaduto Juscelino Kubitschek – Década de 1960



Fonte: A Bauru Que Não Vivi, 2015. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1654117788204058&set=a.1664900550459115>

A Companhia Paulista ainda instaurou a estação intermediária de Aimorés em 1928 (ou 1933). Atualmente inexistente, a estação estava localizada no que hoje são as bordas do perímetro urbano de Bauru. Na época de operação, Aimorés, configurava um pequeno assentamento rural, ainda mais remoto do que o de triagem. Atualmente, ainda existem casas de turma da Companhia Paulista na região. Esse recorte não será adentrado pelo trabalho.

Os tópicos a seguir exploram mais detalhadamente questões relacionadas ao Complexo Central Paulista e ao Complexo Triagem Paulista, com o objetivo de contextualizar os espaços investigados durante a parte prática da pesquisa.

## **1.4 Recorte: os complexos em Bauru**

### **1.4.1 Complexo Central Paulista**

O primeiro Complexo Ferroviário da Companhia Paulista em Bauru (Complexo Central Paulista), expandido nas proximidades da primeira estação implantada em 1910, localiza-se nas confluências da rua Virgílio Malta e rua Araújo Leite, dentro das delimitações do centro do município. O complexo é composto pela estação ferroviária, um armazém, as casas de turma dos funcionários, a antiga casa do diretor da Companhia Paulista de Bauru e outros anexos como o barracão metálico ao lado do armazém e as guaritas e portarias de acesso.

Juntamente com a construção da estação ferroviária da Companhia Paulista, foram construídas as casas de turma margeando o leito férreo, durante os primeiros anos da chegada da empresa na cidade. Estas primeiras residências apresentam uma tipologia ainda presente na colônia, com núcleos habitacionais simples em alvenaria e cobertura em duas águas. Cada núcleo é composto por duas habitações geminadas, com uma pequena escada de acesso para cada uma. Atualmente, as casas numeradas 6, 7, 8, 9, 10, 11, 16 e 17 mantêm essa tipologia. Lembra-se que os núcleos 12 a 15 foram destruídos na década de 1970 devido à construção do viaduto na Rua Treze de maio.

Após essas casas, há um núcleo em fita com quatro residências. A data exata de sua construção não é conhecida, mas estima-se que tenha ocorrido antes da década de 1940. Em seguida, encontram-se três habitações em madeira, seguindo a tipologia da colônia de triagem. Segundo relatos de um ex-morador da vila de triagem, essas casas foram instaladas durante a implantação da colônia, um processo que ocorreu de forma gradual ao longo dos anos. Portanto, é provável que essas casas tenham sido introduzidas na colônia central na década de 1940. Todas as casas, estão atualmente ocupadas. Também foram adaptadas para habitação algumas casas que durante a administração FEPASA, funcionavam como sedes dos escritórios municipais da empresa e outros serviços de amparo aos funcionários, como assistência social e médica. Durante esta época, o armazém era utilizado pelo Banco do Estado de São Paulo (Banespa) e como centro de treinamento, com duas salas de aula. Esses dados podem ser confirmados tanto pelos



As duas fotografias a seguir foram retiradas do Complexo Central da Paulista em Bauru e, embora não tenham datas definidas, acredita-se que sejam do início da implantação das edificações, por volta de 1910, antes de 1918. Isso se deve à ausência do armazém nas imagens, cuja presença é confirmada em uma fotografia de 1918 do álbum ilustrado da Paulista. Na primeira imagem observa-se a estação e na segunda as primeiras casas da colônia.

Figura 10: Primeira estação ferroviária da CP em Bauru



Fonte: [estacoesferroviarias.com.br](http://estacoesferroviarias.com.br). Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/fotos/bauru\\_cp20.jpg](http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/fotos/bauru_cp20.jpg)

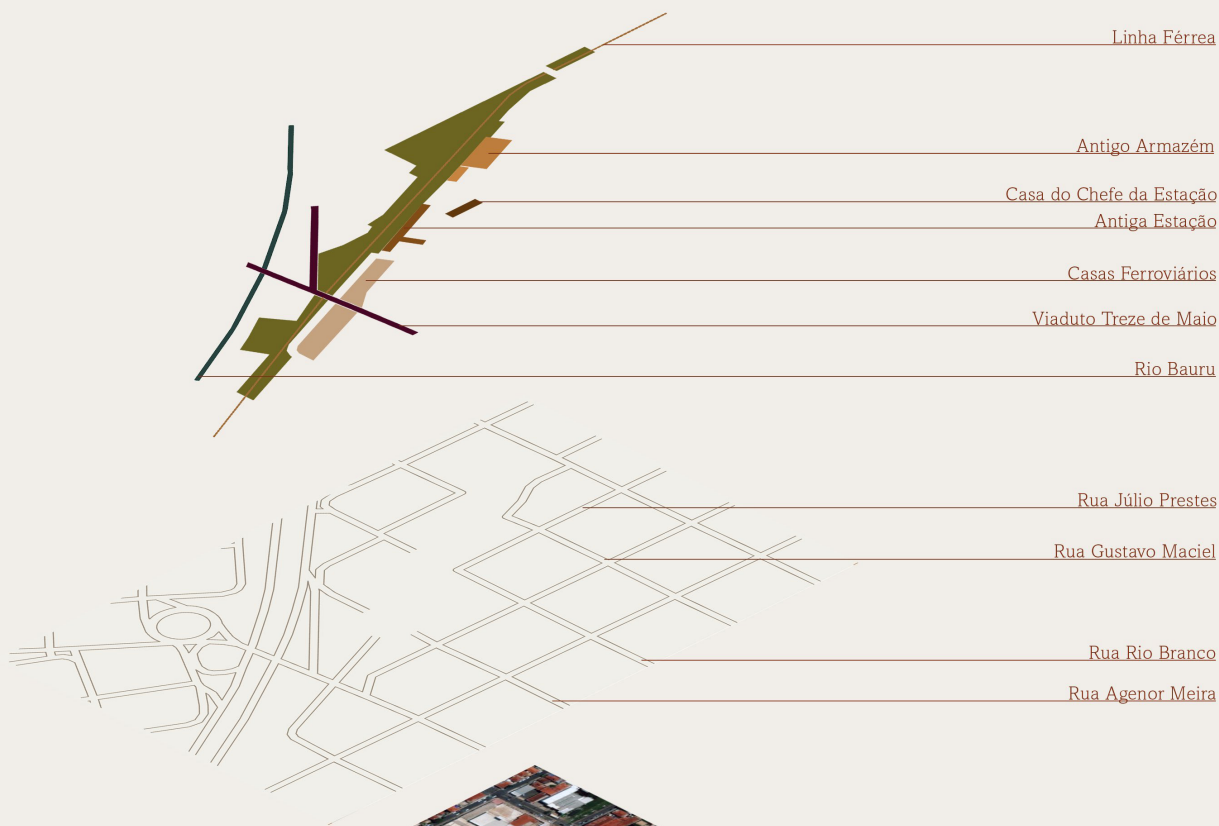
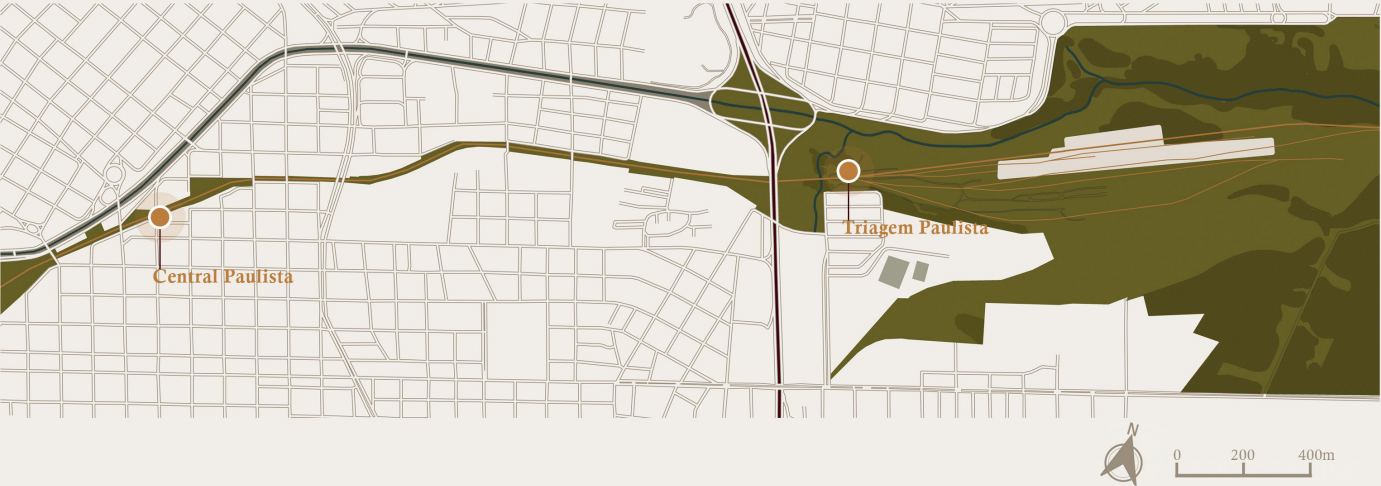
Figura 11: Primeiras casas ferroviárias da CP em Bauru



Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru



# Complexo Central Paulista



relatos dos moradores da colônia quanto pela “Planta dos Edifícios da Regional de Bauru da FEPASA” de 1989, disponibilizada pelo Museu Ferroviário de Bauru. Atualmente, o armazém está fechado e não abriga nenhuma atividade em seu interior, funcionando apenas como depósito municipal.

Durante o período da pesquisa, a casa do antigo diretor e o interior da estação ferroviária estavam sendo utilizados para abrigar o Museu Histórico Municipal de Bauru, que passa por um longo período de reforma<sup>6</sup>.

A abertura do processo de Tombamento do complexo pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (CONDEPAC), consta-se no processo 10.564 de 2010, o documento que compreende como integrantes do complexo, além da estação (tombada pelo processo 18.049/1996), os outros edifícios já mencionados, incluindo o armazém, as casas de turma e os demais anexos. Em 2018, através da Resolução 22 de 22 de março de 2018, o complexo é tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) como parte integrante do perímetro de tombamento e da área envoltória do Complexo Ferroviário de Bauru<sup>7</sup>.

#### 1.4.2 Complexo Triagem Paulista

Como mencionado anteriormente, a estação de triagem foi inaugurada em 1937 e está estrategicamente posicionada próxima ao entroncamento ferroviário, à Rodovia Marechal Rondon e ao Horto Florestal. A área de triagem, localizada a leste do município, começou a ser ocupada além dos predominantemente bairros ferroviários, como o Monlevade, somente a partir da década de 1960, com a construção do primeiro grande conjunto habitacional da cidade, o Jardim Redentor, que foi implantado além do Horto Florestal. Portanto, a área de triagem permaneceu por muito tempo desconectada da malha urbana, sendo o principal acesso ao centro da cidade realizado pelo trem “borboleta”.

O Complexo Ferroviário de Triagem incluía diversos edifícios, alguns dos quais já foram demolidos, como a antiga Usina de Tratamento de Dormentes. Dentre as edificações que ainda margeiam a linha férrea, destacam-se: a estação, as casas de turma, a residência do chefe da estação<sup>8</sup>, a antiga oficina de locomotivas, a antiga oficina de vagões, além de outros anexos de suporte.

Ademais, o complexo contava com uma vila ferroviária pertencente à Companhia Paulista, denominada formalmente de Colônia Baldeação de Triagem Paulista. Os funcionários

---

6 O último plano museológico pode ser acessado em: [https://sites.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/plano\\_museologico.aspx](https://sites.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/plano_museologico.aspx)

7 A resolução do CONDEPHAAT pode ser acessada em: <https://encurtador.com.br/UDaJO>

8 Destaca-se a inexistência de documentação sobre a colônia; as informações apresentadas neste trabalho foram obtidas por meio de relatos orais fornecidos por um ex-morador. Detalhes adicionais sobre o encontro com o morador serão descritos no quarto capítulo.

As edificações do complexo ferroviário de triagem mantiveram-se em bom estado de preservação até o início dos anos 2000, quando ocorreu a privatização das ferrovias. A primeira fotografia mostra a Estação Ferroviária de Triagem em seus primeiros anos de construção, na década de 1940. Já a segunda fotografia retrata a mesma estação em 1999.

Figura 12: A estação de triagem - aproximadamente 1940



Fonte: [estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/triagem.htm>

Figura 13: A estação de triagem - aproximadamente 1999



Fonte: [estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/triagem.htm>

que residiam na colônia viviam sob o típico sistema de aluguel descontado na folha de pagamento, assim como os das casas de turma e os da colônia central. A colônia abrigava 74 casas, sua arquitetura era de madeira, e podia ser desmontada e remontada, apenas a cozinha era feita em alvenaria. As casas eram modulares, com cada parede identificada por uma numeração específica para facilitar a montagem.

A vila era organizada em grupos de casas, chamados “lotes”, com cada grupo destinado a diferentes ocupações na empresa. Havia um lote destinado aos trabalhadores da baldeação, responsáveis pela movimentação das mercadorias; outro para os encarregados da manutenção da linha; e ainda outro para os responsáveis pela manutenção de vagões e locomotivas. Portanto, a vila atendia principalmente os funcionários envolvidos em serviços que exigiam uma resposta imediata, suprimindo qualquer demanda urgente que surgisse, independentemente de horário.

A colônia era itinerante e acompanhava as necessidades da CP, com os funcionários deslocando-se conforme as demandas da empresa. A vila surge em Itirapina, passou por Pederneiras e acabou sendo fixada em Bauru. Em Bauru, a vila não foi instalada de uma vez; ela chegou gradualmente através da ferrovia, e sua montagem foi realizada de forma progressiva a partir de 1940. Enquanto a vila estava em processo de instalação, os moradores que ainda residiam em Pederneiras se deslocavam para trabalhar em Bauru utilizando uma locomotiva, a qual eles chamavam de “baratão”.

Nas proximidades das habitações da colônia, havia uma escola chamada Grupo Escolar Dr. Carlos Chagas, que atendia principalmente os filhos dos funcionários, e um salão, o clube, que servia para diversas atividades. Próximo à colônia, também havia um campo de futebol. Uma curiosidade é que os funcionários de triagem acabaram formando times de futebol amador ao longo dos anos, um exemplo é o G.R.E. TRIAGEM.

Nos relatos de ex-funcionários da Companhia Paulista, coletados por Losnak (2003), revela-se que havia uma horta da Companhia Paulista situada próxima às casas de turma, ao longo da linha férrea, nos fundos da residência do chefe da estação. Alguns trabalhadores eram responsáveis não apenas pelo cuidado da horta, mas também por prestar assistência na residência do chefe. A seguir, encontra-se o relato de Sebastião Braz, que atuou na Companhia Paulista em Bauru a partir de 1951 e foi um dos funcionários responsáveis pela manutenção da horta. Em seguida, apresenta-se o testemunho de Nicola Gonçalves, que ingressou na companhia em 1952 e também compartilhou suas experiências sobre a horta de triagem:

Eu trabalhei na horta, na casa do chefe. Cada chefe, naquela época, tinha o direito de ter um trabalhador para ele. [...]. Eu trabalhava lá fazendo as coisas do quintal, um canteirinho de cebola, de couve, qualquer coisa que a gente quisesse plantar. [...]. E quando a esposa dele, a dona Olga, precisava de mim pra comprar qualquer coisa na cidade, eu pegava a borboleta e vinha pra cidade, comprava o que ela queria, às vezes era coisinha de nada, mas precisava né? Eu



A seguir, são apresentadas duas fotografias que destacam os Ferroviários, trabalhadores do complexo de triagem. A primeira imagem mostra um grupo de trabalhadores durante um movimento de greve, com muitos deles sentados sobre os trilhos. A segunda imagem retrata a equipe “Tração” no campo de triagem, composta pelos lavadores de locomotivas responsáveis pela manutenção das máquinas.

Figura 14: Trabalhadores em Greve – Década de 1950/60



Fonte: Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru

Figura 15: Time “Tração” no campo de triagem - 1958



Fonte: Nos tempos do amador - com Mirtola, 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=278949202736919&set=a.139654493333058>

comprava, levava pra ela, ficava lá no quintal trabalhando, fazendo canteirinho (Depoimento de Sebastião Braz in Losnak, 2003, p. 158)

Teve um tempo em Triagem que tinha uma grande horta pra baixo da estaçãozinha lá, onde passava a linha do trem de passageiro. Do lado de baixo tinha uma horta grande. Era horta que, um dia por semana, eles davam sacolada, cestada de verdura pros funcionários: verdura, almeirão, alface, rúcula, tomate. E era tratada pelos empregados, eles molhavam, plantavam as mudas, faziam e cuidavam (Depoimento de Nicola Gonçalves in Losnak, 2003, p. 136)

Triagem também foi palco de greves e reivindicações trabalhistas por parte dos funcionários da Companhia Paulista de Bauru. Uma dessas greves ocorreu em 1949, culminando em um desfecho trágico<sup>9</sup>.

O bairro mais próximo da antiga estação de triagem é o Guadalajara, um empreendimento particular inaugurado em 1972. Localizado ao sul da linha férrea, o bairro estava próximo à antiga colônia de triagem. Além do Guadalajara, as áreas habitadas mais próximas, situadas também ao sul, surgiram após a Avenida Rodrigues Alves, em bairros próximos ao Monlevade. A ocupação da área ao norte de triagem, além do rio Bauru, começou com a implantação de conjuntos habitacionais de interesse social, sendo o primeiro o Jardim Eldorado, criado em 1978. Assim, a expansão da área ao norte só começou a ocorrer efetivamente a partir da década de 1980.

Com o agrupamento das ferrovias, a colônia de triagem passou a ser administrada pela FEPASA. Gradualmente, a vila começou a ser desocupada: à medida que os funcionários da FEPASA se aposentavam, eles tinham que desocupar as casas, e novas pessoas não estavam se mudando para o local. Assim, as casas desocupadas foram sendo gradualmente demolidas. A última casa que restou, de número 74, foi entregue em 1989, após seu último morador se aposentar. A casa foi remontada, juntamente com a caixa d'água da vila, em uma nova localização próxima ao clube de triagem, nas imediações dos campos de futebol do atual Estádio Mirante Ferroviário.

Com a privatização da ferrovia, os prédios do complexo de triagem — incluindo a estação, as oficinas e seus anexos — deixaram de receber uso formal. O pátio começou a abrigar locomotivas sucateadas provenientes de leilões da antiga Rede Ferroviária Federal (RFFSA), formando um extenso “cemitério de locomotivas”. Atualmente, essas loco-

---

9 Em 1947, os funcionários da Companhia Paulista reivindicavam melhores salários, pois ganhavam menos da metade do salário inicial de um funcionário da Sorocabana. A empresa respondia com demissões e repressão. Em 20 de janeiro de 1949, ocorreu uma greve iniciada na estação de triagem em Bauru, com a expectativa de que se tornasse geral, o que não aconteceu. A Companhia respondeu com força policial para desobstruir a linha, resultando em confrontos. Setenta trabalhadores resistiram, mas a repressão policial deixou feridos, quatro demitidos e oito multados e detidos. Apesar do desfecho trágico, a greve impulsionou futuras mobilizações (Pedroso Junior, 1999).

Disponibilizadas por um ex-morador de Triagem, as fotografias a seguir ilustram a Colônia de Triagem durante o processo de desconstrução. A primeira imagem mostra a última casa da colônia em sua localização original, oferecendo indícios da atmosfera do local com suas ruas de terra, anexos de áreas molhadas em alvenaria e um pequeno varal de roupas. A segunda imagem retrata o salão da colônia, já com a logomarca do G.R.E. Triagem.

Figura 14: A última casa da colônia – Década de 1980



Fonte: : Acervo particular disponibilizado para a Autora (2024)

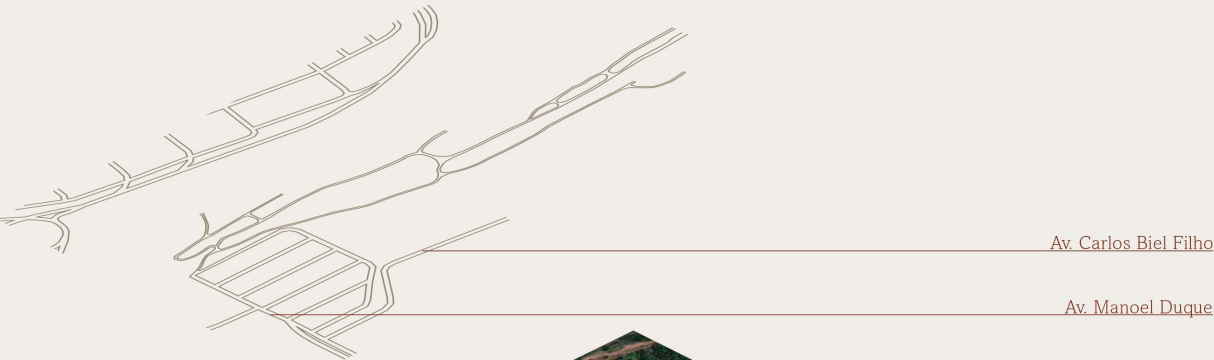
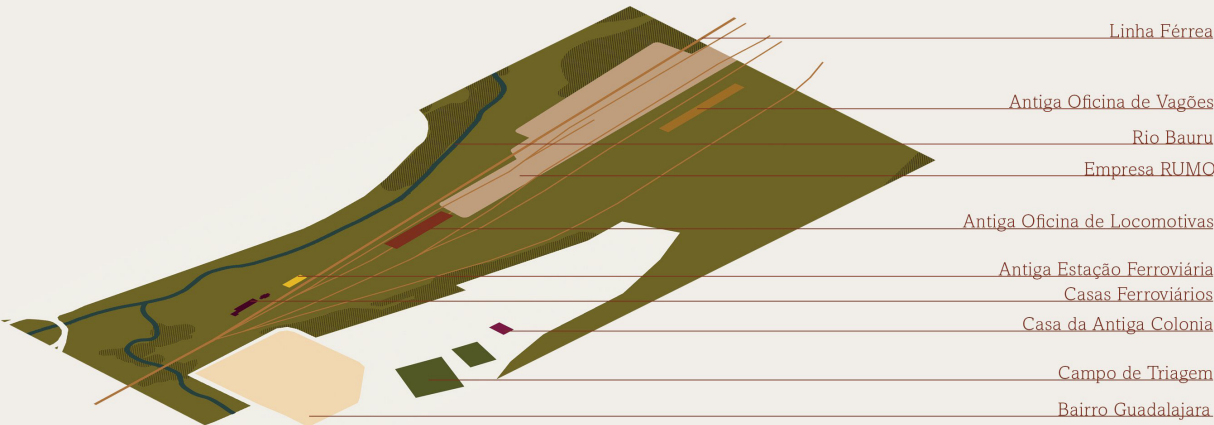
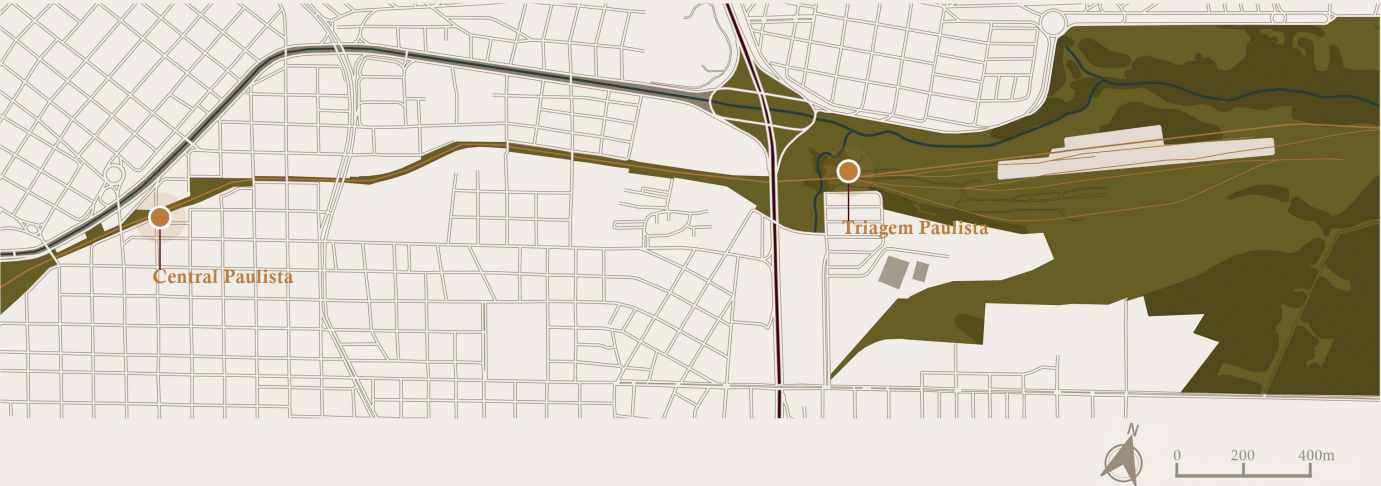
Figura 15: O salão da antiga colônia – Década de 1980



Fonte: : Acervo particular disponibilizado para a Autora (2024)



# Complexo Triagem Paulista





motivas estão sob a responsabilidade do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Vale destacar que parte do leito férreo do pátio de triagem está integrado às operações da empresa RUMO (Almeida; Gomes, 2020).

## **CAPÍTULO 2**

### **Linha Emaranhada**

## **2. LINHA EMARANHADA**

Apreender desvios, movimentos nômades da cidade transumante (Certeau, 1998 [1980]), que se encontram nos entres dos fazeres cotidianos, pulsando sobre os estratos rígidos da cidade hegemônica, planejada e visível, torna-se um objetivo inalcançável para as leituras urbanas convencionais, que tendem a setorizar áreas, traçar distâncias, eixos e diretrizes. Em vista disso, Certeau (1998 [1980]) reflete sobre uma leitura panorâmica da cidade realizada por aqueles que a contemplam do alto de uma torre, sob um olhar quase divino. Tal perspectiva pode fascinar ao propiciar uma visão totalizadora, mas condiciona um saber hierarquizante ou utópico, assim como no mito de Dédalo, no qual seu filho Ícaro é levado pela ambição a uma altura que o levou à morte.

Ao descer da torre e adentrar a cidade, as perspectivas se transformam. Gestos se movem por toda parte, e a experiência é ativada por um conjunto de possibilidades. É nesse plano que os jogos de força não são apagados, os conflitos não estão contidos em compartimentos separados. Eles estão agindo uns sobre os outros, em um jogo de trocas e mutações, no qual forças tentam reafirmar sua superioridade, condicionando e estratificando. Simultaneamente, outras, resistem, irrompendo em linhas de fuga. Seja por meio de confrontos diretos ou por táticas, essas dinâmicas sobrevivem, impossíveis de serem descartadas, apagadas ou encobertas.

Assim, a pesquisa se baseia em uma cartografia que difere dos traços geométricos e planejados, abordando-a como prática, e não como representação. Essa cartografia manifesta-se na filosofia da diferença, exposta pelos filósofos Deleuze e Guattari (1995 [1980]), surgindo das discussões pós-estruturalistas, que irromperam na filosofia francesa do século XX. Essa corrente passa a questionar as estruturas fixas da realidade, como a busca incansável pela origem e pela verdade absoluta que, frequentemente, reafirmam as manifestações do poder nas práticas discursivas do conhecimento. Os estudos influenciaram pesquisadores brasileiros, resultando em obras como “Cartografia Sentimental” (Rolnik, 2006) e as coletâneas “Pistas do Método da Cartografia” (Passos, Kastrup, Escóssia, 2009).

Arelado ao método da cartografia, a pesquisa acompanha o adentramento urbano através da prática do caminhar. O caminhar, como procedimento metodológico, considera um caminhar ativo e não passivo. Questiona, portanto, o caminhar como simples passeio ou como puro ato de ir de um ponto a outro, em que o meio é ofuscado pela ansiedade da chegada. O caminhar como procedimento infere uma caminhada atenta, apoiada pelo rastreio, toque, pouso e reconhecimento atento (Kastrup, 2009). Tal forma de caminhar descende de um estudo de formas de caminhar que, em seus respectivos contextos, viam o caminhar nas cidades como fazer estético ou crítico.

### **2.1 Labirinto do pensar**

#### **2.1.1 Linhas de mapeamento**

Etimologicamente, a palavra cartografia é formada pela combinação de duas partes: carta e grafia. Carta deriva do latim *charta* e do grego *krartes*, que se refere a uma “folha de papel” ou um “documento escrito”. “Grafia” tem sua origem no grego *graphein*, que significa “escrever”. Segundo Bueno (2004) a palavra surge no século XIX, criada pelo historiador português Manoel Francisco de Barros e Sousa. A expressão é mais frequentemente utilizada para se referir às práticas representativas do espaço físico, geralmente associadas à produção de mapas e cartas geográficas <sup>10</sup>. Martinelli (2010) destaca que a construção de mapas está intrinsecamente ligada a um produto social do poder, refletindo interesses, simbolismos e influências de determinados períodos.

A prática de produzir mapas, ou melhor, utilizar grafismos para expressar relações com o meio físico, acompanha a humanidade a muito tempo. Freire e Fernandes (2010) indicam que os primeiros mapas foram criados antes do domínio da escrita. Entretanto, tais mapas diferiam das cartas geográficas. Para Careri (2013) os menires, primeiros objetos implantados pela humanidade na paisagem, não eram apenas megalíticos com significados isolados, mas também se assemelhavam a orientadores de percursos: indicadores territoriais. Funcionavam como lugares de pausa ritualística e manifestavam caminhos a serem seguidos, concebendo um tipo de mapeamento a céu aberto, no qual os traços eram os próprios caminhos vincados no mundo.

Careri (2013) também menciona o conjunto de gravuras rupestres de Val Camonica, localizado ao norte da Itália, destacando especificamente o mapa de Bedolina, datado de aproximadamente 10.000 a.C. Na gravura sobre rocha, observa-se um sistema de conexões de um vilarejo, repleto de ilustrações da vida cotidiana, que compõem, juntamente com as linhas e vazios, diversos territórios. O mapa retrata figuras humanas interagindo, cabanas, escadarias, animais e áreas de pastoreio. “Mais que decifrar os objetos, o mapa representa a dinâmica de um sistema complexo em que as linhas dos percursos no vazio entrelaçam-se para distribuir os diversos elementos cheios de território” (Careri, 2014, p.44).

Ingold (2022 [2007]), revela que a maioria dos mapas desenhados pelos seres humanos foram marcados por sua efemeridade. Ao narrarem histórias de suas jornadas ou descreverem mitos para compartilhar direções ou caminhos, os contadores traçam linhas em qualquer superfície disponível, como barro, areia e neve. “Comumente, assim que são feitas elas são apagadas, lavadas ou amassadas e jogadas fora” (Ingold, 2022 [2007], p.112). Assim são os mapas-rascunhos, descritos por Ingold (2022 [2007]), compostos por linhas de movimento, traçadas no desenvolvimento dos gestos e não através de uma superfície fixa. Portanto, as linhas dos mapas-rascunhos são as linhas do mundo habitado, que se reconfiguram a partir do movimento da vida que transita entre elas. As linhas de movimento não são linhas que ligam pontos e criam redes conectoras (*network*), mas são tecidas em entrelaçamentos (*meshwork*) (Ingold, 2022 [2007]).

---

10 De acordo com Bueno (2004 apud Jacob, 1992), a carta geográfica trata-se de uma imagem plana da terra ou de suas regiões e é composta por linhas e códigos simbólicos criados a partir de convenções gráficas.



O Mapa de Teozacoalco é um exemplo de mapeamento territorial muito intrigante. Composto por elementos pictográfico mixteca, foi elaborado nas décadas seguintes à invasão espanhola (cerca de 1580), portanto, apresenta a influência europeia na paisagem. Com dimensões de 140 cm de altura por 176 cm de largura, a composição principal do território é apresentada em forma circular. A composição inclui uma narrativa genealógica de uma dinastia que se inicia no século X até o século XVI, e é permeada por elementos da vida cotidiana e da natureza. Entre diversos grifos intrigantes, destaca-se as rotas traçadas em vermelho que interiorizam pegadas.



Figura 16: Recortes do Mapa de Teozacoalco



Fonte: Acervo Coleção Latino-Americana Benson da Universidade do Texas em Austin.  
Disponível em: <https://collections.lib.utexas.edu/catalog/utblac:059d9312-d77c-41d9-81ed-da65bda50a15>

De acordo com Bueno (2004), no ocidente, a história da convenção na criação de mapas vincula-se às obras gregas escritas por Ptolomeu, as quais foram retomadas durante o Quatrocento. A introdução fundamental de tal estudo foi a trama ortogonal, que permitia a representação técnica do globo terrestre em uma superfície plana. A partir disso, surgiram também as convenções gráficas, que foram progressivamente aprimoradas pelos tratados de agrimensura. Ocorreu, então, uma transição de uma representação naturalista para o uso de pictogramas e ideogramas. Assim, a dimensão decorativa foi sendo suprida pela função informativa (Bueno, 2004).

A invenção da imprensa no século XV não apenas possibilitou a reprodução de mapas e sua difusão, mas também configurou a passagem de um mapa registro (mapa memória) para um mapa mercadoria (Martinelli, 2010). No início do século XVI, os interesses pela expansão do mercantilismo europeu impulsionaram ainda mais a entrada da cartografia na manufatura, “passo decisivo para ela integrar o processo capitalista de produção” Martinelli (2010, p.4). O avanço na elaboração dos mapas continuou. No século XVII, atrelou-se a um domínio científico a partir das instituições das academias científicas. Desenrolou-se a serviço das reformas urbanas e das incursões exploratórias do imperialismo no final do século XIX. Serviu-se das novas geotecnologias do século XX, como o mapeamento aéreo e, posteriormente, do sensoriamento remoto. E continua avançando na era digital da contemporaneidade, com os diversos sistemas informatizados de manipulação e armazenamento de dados.

Assim, os mapas-rascunhos foram sendo suplantados por rigorosos princípios matemáticos e projeções geométricas, nos quais a linha percorrida foi sendo reduzida a pontos interligados. Os mapas passaram a representar limites de uma localização demarcada, sendo envolvidos por bordas, seja pelas molduras que os sustentam nas paredes, seja pelas delimitações das telas dos celulares e computadores. A métrica e o domínio de uma certa forma de configurar mapas reforçaram a cartografia como uma ferramenta de manipulação do saber.

Ingold (2022 [2007]), considera as linhas que compõem os mapas cartográficos modernos como linhas de ocupação, e não de habitação. “Isso porque a linha cartográfica não é o traço de um gesto, nem o olho; ao lê-la segue a linha como seguiria um gesto” (Ingold, 2022 [2007], p.114). As linhas do mapa cartográfico tornaram-se linhas conectoras, usualmente retas e regulares e que apenas culminam em pontos nodais de poder. Tais linhas além de conectoras são linhas de fronteira, possuem ordem, uma hierarquia entre elas, e assim dividem e massacram territórios.

Diferentemente, a linha de movimento e de habitação do mapa-rascunho, conforma uma narrativa coletiva, na qual os participantes ao descreverem suas diversas jornadas, adicionam novos traços aos traços dos gestos anteriores. Por isso o mapa-rascunho cresce no entrelaçamento de linhas e nunca está verdadeiramente completo. Já a cartografia moderna supre demandas, infere um conhecimento que é montado a partir da união de pontos fixos em uma representação complexa, não valoriza um conhecimento do ir “ao

longo”, mas do amontoar para cima, unificando fragmentos em compartimentos.

Traçadas cruzando o campo, elas são inclinadas a pisar cruelmente sobre as linhas de habitação que estão tecidas nele, cortando-as como, por exemplo, uma estrada de caminhões, uma ferrovia ou uma linha de tubulação corta as pequenas vias frequentadas por humanos e animais nas vizinhanças pelas quais elas passam. Mas as linhas de ocupação não apenas conectam. Elas também dividem, cortando a superfície ocupada em blocos territoriais. Essas linhas de fronteira, também construídas para restringir o movimento em vez de facilitá-lo, podem interromper seriamente as vidas dos habitantes cujas trilhas elas acabam cruzando (Ingold, 2022 [2007], p.111).

### 2.1.2 Do rizoma ao mapa aberto

Deleuze e Guattari (1995 [1980]), subvertem a cartografia ao introduzi-la como um dos princípios do rizoma. Os filósofos descrevem o rizoma como um pensamento subversivo em relação às estruturas rígidas estabelecidas, que implantaram a árvore como a imagem ditatorial do mundo. “Muitas pessoas têm uma árvore plantada na cabeça, mas o próprio cérebro é muito mais uma erva do que uma árvore” (Deleuze; Guattari, 1995 [1980], p. 25). A árvore-raiz segue uma equação devidamente estruturada, as origens são valorizadas, assim como o fim pretendido, o percurso é apático, apenas supre expectativas.

Pensar transfigurou-se em radícula, raiz pivotante ou fasciculada. A primeira entrega-se a lei do Uno, uma lógica binária de progressão que não disfarça a unidade, o pivô que suporta as raízes secundárias. A dicotomia se faz presente, um duelo harmônico pois separa as sobreposições em pares opostos distantes. A segunda, raiz fasciculada, imagem estimada da modernidade, abole a extremidade em prol de promessas. Nesse segundo modelo, a tentativa de esconder a unidade não a elimina, e as supostas multiplicidades continuam a valer-se de uma direção. Persiste também o dualismo, mascarado pelas ambivalências ou sobre determinações. Pronuncia-se um múltiplo, mas não o fazem.

O rizoma revela-se como fazer, efetiva as multiplicidades. Em vez de adicionar uma unidade superior ao múltiplo, ele incessantemente busca eliminá-la, seguindo sempre o princípio de subtrair a unidade:  $N-1$ . No rizoma entra-se por qualquer lado, a origem hierárquica foi abolida. A própria imagem do rizoma não é óbvia, possui formas diversas. A erva daninha é rizoma, é transbordamento, ela brota incansavelmente pelo meio dos espaços sempre com sua utilidade questionada, se espalha e preenche o vazio. Deleuze e Guattari (1995 [1980]) apontam os princípios do rizoma, sendo eles: conexão e heterogeneidade; multiplicidade; ruptura a-significante; cartografia e decalcomania.



Os Ciclotramas compõem uma série de trabalhos da artista plástica e arquiteta Janaina Mello Landini. Nessa série, a artista cria composições através do entrelaçamento de linhas. Com um olhar sutil para as tramas da natureza, seus trabalhos refletem as conexões entre raízes, micélios fúngicos, sistemas circulatorios, raios luminosos, terminações nervosas... No Ciclotrama 3 (2012), a artista propõe uma instalação em que as linhas interagem com o espaço, fixando-se nas paredes como raízes que se espalham e sustentam uma incrível trama que, ao alcançar o centro do espaço, se decompõe como se as raízes se derretessem. O trabalho de Janaina se relaciona intimamente com o conceito de rizoma, no qual as linhas rígidas e arbóreas tendem a se decompor em desterritorializações e, em seguida, estratificar-se novamente em outras cores, formas e espessuras.

Figura 17: Ciclotrama 3  
de Janaina Landini (2012)



Fonte: Janaina Mello Landini. Disponível em <https://www.mellolandini.com/ciclotrama-3>



A conexão e a heterogeneidade lembram que os pontos do rizoma se vinculam entre si sem intermédios, qualquer ponto pode se ligar a outro. Trata-se de uma ligação sem centralidade, sem pivô, é a heterogeneidade que importa, a ligação entre elementos diversos que não se unificam à medida que são ligados: “[...] são multiplicidades rizomáticas no sentido que elas ligam elementos heterogêneos sem que estes deixem de ser heterogêneos, uma vez que é através das suas respectivas heterogeneidades que eles são ligados” (Lapoujade, 2017, p. 195).

As linhas que surgem das conexões formam os agenciamentos, que são os crescimentos das dimensões numa multiplicidade. Os agenciamentos não são linhas isoladas; Deleuze e Guattari (1995 [1980]) exemplificam isso ao afirmarem que os agenciamentos coletivos de enunciação funcionam diretamente nos agenciamentos maquínicos. Com isso, eles inferem que os processos de significação são influenciados pelos contextos das máquinas funcionais e materiais, sendo elas: corporais, sociais, econômicas, culturais, desejantes, históricas, dentre outras. Ao mesmo tempo, os agenciamentos coletivos de enunciação, discursivos e simbólicos, também atuam nas máquinas, contestando-as ou desestabilizando-as.

Os agenciamentos estão em constante transformação e se reconfiguram à medida das intensificações, sendo assim dinâmicos. Eles são linhas de movimento, onde os fluxos produzem novas realidades. São as mudanças que caracterizam o princípio da multiplicidade. As multiplicidades atravessam o rizoma crescendo e mudando sua natureza. É como as linhas em trama de uma marionete que, em um jogo de mudança, conectam-se de tal forma que o movimento de uma implica a transformação da outra.

Para mudarem de natureza as linhas sofrem rupturas, mas não através de cortes demasiadamente significantes, que separam uma estrutura em formas irreversíveis. O princípio da ruptura a-significante infere que o rizoma pode ser interceptado em qualquer lugar, rompido seja qual for as partes resultantes. A destruição não interdita a reconstrução. Quando o rizoma é rompido ele volta a crescer a partir das linhas de fuga, até se estratificar novamente. As linhas de fuga são, portanto, linhas de desterritorialização.

As linhas de desterritorialização invocam o ritornelo como um agenciamento territorial

<sup>11</sup>. No caos, fixa-se uma casa, quando expressiva, torna-se território. As linhas de fuga irrompem, abandona-se a casa, ocorre a desterritorialização<sup>12</sup>. Ao voltar, percebe-se que

---

11 Tal noção de território, ultrapassa o uso conceitual da etnologia e da etologia, até mesmo da geografia: “O território pode ser relativo tanto a um espaço vivido, quanto a um sistema percebido no seio do qual um sujeito se sente «em casa». O território é sinônimo de apropriação, de subjetivação fechada sobre si mesma” (Guattari; Rolnik, 1996, p. 323).

12 No sentido deleuze-guattariano, o termo “desterritorialização”, vincula-se à inseparabilidade entre ser e transformar-se. Em relação a uma rede estratificada, as linhas de fuga (desterritorializantes) referem-se à ruptura com modelos pré-estabelecidos de comando e à emergência de forças que se reafirmam como potenciais singulares de resistência. No entanto, o termo “desterritorialização” pode inverter-se ao enfatizar forças gentrificadoras nos espaços urbanos. Essas forças podem atuar como impulsionadoras de processos desterritorializantes que promovem movimentos segregadores e de exclusão socioespacial, resultando em uma desterritorialização forçada. Nesse contexto, “desterritorialização” pode se referir à exclusão ou privatização do território (Haesbaert, 2004).

a casa não é a mesma, assim como não se é o mesmo. O caos perdura, expressa-se obstinadamente o território. O ritornelo pressupõe ritmos, caos, estabilidades e tensões. Para além de fases, ele infere movimentos: territorialização, desterritorialização e reterritorialização. “Não são três momentos sucessivos numa evolução. São três aspectos numa só e mesma coisa, o Ritornelo” (Deleuze; Guattari, 1997, p.102). O refrão de uma música se repete, mas nunca em igualdade. A repetição é transgressora, está para além de generalizações, para além de igualdades, a potência criadora no jogo da repetição está no abandono da representação e na sobrevivência da diferença. Os territórios são criados, ininterruptamente rompidos e estratificados, mas na repetição o ritornelo dura ao mesmo tempo que é diferença.

É que um meio existe efetivamente através de uma repetição periódica, mas esta não tem outro efeito senão produzir uma diferença pela qual ele passa para um outro meio. É a diferença que é rítmica, e não a repetição que, no entanto, a produz; mas, de pronto, essa repetição produtiva não tinha nada a ver com uma medida reprodutora (Deleuze; Guattari, 1995 [1980], p. 104).

Abandonar as representações, o mesmo, as cópias e os decalques, fortalecer a diferença. Tal é a premissa principal do princípio da cartografia e da decalcomania. O mapa aberto, cartografia, abandona as noções comuns da representação fortificadas pelo pensamento arbóreo unificador. A representação “[...] mediatiza tudo, mas não mobiliza nem move nada” (Deleuze, 2018 [1968], p.64), ela se ancora no preestabelecido, reproduz um inconsciente fechado sobre ele mesmo, é estática. Por sua vez, a diferença surge de uma experiência ancorada no real, desbloqueia processos criadores, gera o mapa aberto: móvel, transmutável, reversível. A cartografia rizomática valoriza a diferença, é como o mapa-rascunho, promovida pelos agenciamentos múltiplos. As linhas móveis percorrem as linhas rígidas da genealogia convencional<sup>13</sup>, valorizando o meio. Para a cartografia interessa o intra-ser, o intermezzo, o meio que não é média ou ponto central, mas o percurso inesperado das linhas movimentos, dos trajetos no quais as práticas acontecem, as memórias se atualizam, os encontros são tecidos, as trocas são feitas.

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, 1995 [1980], p. 21).

---

13 Ressalta-se aqui que não se restaura um dualismo ou uma dicotomia; as linhas rígidas coabitam as linhas móveis, o decalque com os mapas. O jogo proposto é tentar evidenciar as linhas móveis que foram apagadas e codificadas pela lógica moderna e progressista do pensamento ocidental. “O decalque já traduziu o mapa em imagem, já transformou o rizoma em raízes e radículas. [...]. Por isso ele é tão perigoso” (Deleuze; Guattari, 1995 [1980], p. 23). Portanto, propõem-se uma operação inversa, mas não simétrica: ao invés do decalque gerar o mapa, é necessário religar os decalques ao mapa, a árvore-raiz ao rizoma. “São os decalques que é preciso referir aos mapas e não o inverso” (Deleuze; Guattari, 1995 [1980], p. 32).

## 2.2 Acompanhar processos

### 2.2.1 A pesquisa intervenção

A proposta de quebrar estruturas hierárquicas e impulsionar um pensamento rizomático concebe uma abordagem metodológica de pesquisa que também segue os parâmetros do rizoma, buscando a criação de uma cartografia geradora de um mapa aberto. Dessa forma, a metodologia (*metá-hódos*), que se associa ao estabelecimento de caminhos determinados para se chegar a um fim, reverte-se em *hódos-metá*. O caminho toma frente, supõem-se uma experimentação do caminho, valorização do intermezzo. Desse modo, inverte-se o saber-fazer para um fazer-saber (Passos, Kastrup, Escóssia, 2009).

A cartografia como *hódos-metá*, supõe a importância do estar em processo e de impulsioná-lo, tanto na formação de um conhecimento mais aberto quanto na proposta de acompanhar os movimentos rítmicos dos territórios. O acompanhamento de processos configura uma pesquisa-intervenção, pois supõe uma inseparabilidade entre pesquisador e objeto. A inseparabilidade configura um conhecimento que não ambiciona neutralidade, já que se entende que por mais ínfima que sejam as trocas entre corpos<sup>14</sup>, no caso, entre pesquisador e grupo sujeito<sup>15</sup>, elas acarretam processos transformadores da realidade. A vista disso, nota-se um jogo de metaestabilidade, um devir permanente.

Para Barros e Kastrup (2009) a pesquisa-intervenção exige uma abertura, não se pode deixar que a busca de informações ofusque a amplitude das potências de encontro. As informações não são meramente coletadas através de predeterminações, é necessário estar atento a como, através do contato, elas emergem naturalmente, por si só brotam. A própria pesquisa cresce dessa maneira, não para cima, mas brotando entre os meios, entre pulsações. “Isso acontece não apenas porque o momento presente carrega uma história anterior, mas também porque o próprio território presente é portador de uma espessura processual” (Barros; Kastrup, 2009, p. 58). A espessura processual também acompanha o pesquisador e o desenvolvimento da pesquisa. A pesquisa ecoa os acontecimentos anteriores que intensificam os posteriores, os momentos não são sucessivos e finitos, não segue a lógica de um começar quando outro termina. A pesquisa permanece aberta, possibilitando novas revelações.

As experiências de acompanhar a pesquisa abertamente impulsiona uma das forças fundamentais do conhecimento: a curiosidade. Já na infância, a curiosidade sobrevém veementemente, mas é sistematicamente podada, seu excesso é entendido como fútil.

---

14 Aqui, prolonga-se a ideia de corpo sob uma perspectiva deleuziana, que será discutida a seguir.

15 O termo grupo sujeito é utilizado por Guattari (1985) para diferenciá-lo de um grupo sujeitado. O grupo sujeitado seria os que, por determinadas imposições ou não, aceitariam uma acomodação aos outros grupos. Já o grupo sujeito, é ouvido e ouvinte, controla sua conduta e cria meios para esclarecer-se ainda mais. “Poder-se-ia dizer do grupo sujeito que ele enuncia alguma coisa, enquanto do grupo sujeitado se diria que “sua causa é ouvida”” (Guattari, 1985, p. 92).

Aprende-se a reprimir a curiosidade até que pouco dela reste, encaixa-se em conformidades e conveniências. Habitar territórios existenciais, percorrer, parar, encontrar, conhecer, agir e criar, fomenta novamente a curiosidade, o interesse por aprender e desaprender. Não se trata de tomar o conhecimento para si, mas construí-lo conjuntamente, revendo certezas e se deixando vulnerável para o novo.

Pozzana (2016) é perspicaz ao dizer que a formação do pesquisador cartógrafo é o mundo. Não existem regras que o formam, existe um saber compartilhado e uma possibilidade de pensamento que auxiliam a sua prática, mas a formação genuína acontece experienciando e praticando. “O processo de formação é sempre local e parcial, e por meio de práticas ganha corpo, mundo e língua” (Pozzana, 2016, p. 48). Não se pode dizer que existe um ponto final na formação do cartógrafo, ele sempre está em formação. Ressalta-se que quando se busca ser cartógrafo existe um processo ininterrupto de desconstrução do corpo, que com o tempo configura um corpo vibrátil. Esse corpo nasce dos encontros que despertam um certo tipo de amadurecimento suprassensorial<sup>16</sup> perante o discernimento de gestos, falas, toques, texturas, cheiros e vibrações.

O aprimoramento suprassensorial torna-se subversivo quando se compreende a negligência dos sentidos perante a primazia da visão e seu uso manipulativo. Debord (2003 [1967]) elucida esse contexto ao apontar como, na contemporaneidade, a sobrecarga de imagens-mercadorias funciona como manipuladora das relações sociais, impulsionando uma sociedade de espectadores passivos e alienados de sua própria vida. Pallasmaa (2011) verifica tais indícios na arquitetura e no planejamento urbano, destacando a predominância de obras que buscam imagens grandiosas e surpreendentes aos olhos, mas debilitadas em relação aos outros sentidos. Para o autor, esse tipo de fazer arquitetônico atua na domesticação dos sentidos e se desvincula do fazer artístico.

Cartografar é conectar afetos que nos surpreendem e, para tanto, na formação do cartógrafo é preciso ativar o potencial de ser afetado, educar o ouvido, os olhos, o nariz para que habitem durações não convencionais, para além de sua função sensível trivial, ativando algo de suprassensível, dimensão de virtualidade que só amplia à medida que é exercitada (Pozzana, 2016, p.63).

### 2.2.2 O papel do cartógrafo

Para Rolnik (2006, p. 23), a tarefa do cartógrafo é “[...] dar língua para afetos que pedem passagem”. Explora-se aqui a perspectiva deleuziana de afeto, que, por sua vez, advém da filosofia de Espinosa. O corpo humano se manifesta para Espinosa (2009 [1677]) como uma unidade psicofísica, ou seja, corpo e mente compreendidos inseparavelmente. Rompe-se, portanto, com a filosofia cartesiana que separa mente e corpo e que tende a valorizar a mente como guia do corpo. Deleuze (2002 [1970]) explica que a originalidade

---

<sup>16</sup> Pozzana (2016) enfatiza o suprassensorial como um despertar, uma abertura para a totalidade dos sentidos. Trata-se de mais do que uma simples percepção dominada pelo jogo hierárquico do intelecto.

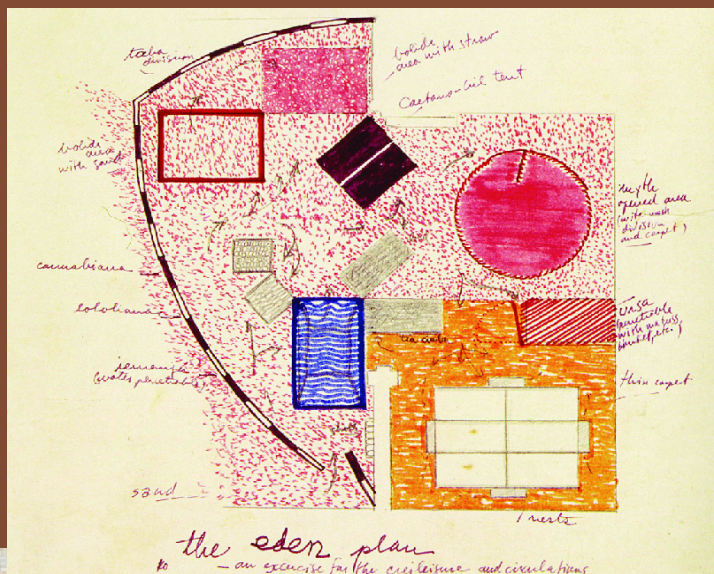


A hand-drawn sketch of a camp layout on a piece of paper. The sketch is divided into several colored and patterned areas, each with a label in cursive handwriting:

- Top left:** A pink rectangular area labeled "kaba division".
- Top right:** A pink rectangular area labeled "kabila area with station" and "Cape Town - like tent".
- Middle left:** A pink rectangular area labeled "kabila area with gate".
- Middle right:** A large pink circular area labeled "kabila area" and "kabila area with station and (camp f)".
- Bottom left:** A pink rectangular area labeled "kabila area".
- Bottom center:** A blue rectangular area with wavy lines, labeled "kabila area".
- Bottom right:** An orange rectangular area with a grid pattern, labeled "kabila area".
- Far right:** A pink rectangular area with diagonal lines, labeled "kabila area".
- Far bottom right:** A pink rectangular area with a grid pattern, labeled "kabila area".

The sketch is drawn with black ink on a piece of paper. The labels are written in cursive. The areas are colored with various patterns and colors, including pink, blue, orange, and green.

Figura 18: Éden, 1969  
Hélio Oiticica



em Espinosa reside no fato de que não há apenas uma isomorfia entre corpo e mente, um jogo de correspondência, mas inevitavelmente uma conexão de igualdade. Corpo e mente, nenhum maior ou superior ao outro.

Espinosa liga corpo e mente através das ideias das afecções. A interação entre corpos diferentes produz as afecções (*affectio*) que vão acompanhar o surgimento de estados mentais, estes últimos nomeados afetos (*affectus*). “A *affectio* remete a um estado do corpo afetado e implica a presença do corpo afetante, ao passo que o *affectus* remete à transição de um estado a outro, tendo em conta a variação correlativa dos corpos afetantes” (Deleuze, 2002 [1970], p. 56). Logo, os afetos derivam de jogos de forças. Os afetos implicam, tanto no corpo como no espírito, um aumento ou uma diminuição na potência de agir<sup>17</sup>. Sinteticamente, o contato entre corpos suscita reações, que tendem a compor ou decompor, diferenciando o ser. A consciência, como parte desse sistema, torna-se puramente transitiva (Deleuze, 2002 [1970]).

Quando um corpo “encontra” outro corpo, uma idéia, outra ideia, tanto acontece que as duas relações se compõem para formar um todo mais potente, quanto que um decompõe o outro e destrói a coesão das duas partes. Eis o que é prodigioso tanto no corpo como no espírito: esses conjuntos de partes vivas que se compõem e decompõem segundo leis complexas (Deleuze, 2002 [1970], p. 25).

Em Espinosa (2009 [1677]) são as transformações provindas dos contatos e das trocas de afecções que definem o corpo, não uma substância particular. É assim que um dos lemas formulados pelo filósofo consiste em atrelar a distinção entre corpos pelo movimento, repouso, velocidade ou lentidão e não pela substância. É uma proposição cinética que se atrela a proposição dinâmica das afecções. Deleuze (2002 [1970]) vai interpretar tal questão afirmando que o desenvolvimento das formas ou das funções são dependentes dessa relação de movimento e não o contrário.

O conceito de corpo vai se expandir na filosofia deleuziana, partindo de um corpo organismo (corpo humano), para um corpo sólido (corpo consistência) e por fim para um corpo pleno (corpo sem órgãos). O corpo pleno abrange o organismo e a solidez, mas não se fixa neles, extrapolando a noção de corpo humano ou meramente físico. Onde há atrações, repulsões, ações, causas e produções há corpo. O corpo pleno é aquele que magnetiza, age e desarranja estruturas. A voz, o vento, a frustração, a cidade são exemplos de corpos<sup>18</sup>. Assim, Deleuze e Guattari (1995 [1980]) invocam o corpo sem órgãos,

---

17 Aqui infere-se que as trocas entre corpos não são sempre positivas. Afecções negativas podem gerar afetos de decomposição. Aqui também se destaca que Espinosa reformula as perspectivas morais que entendem que as instâncias bem e mal são iguais para todos os corpos. É uma questão de especificidade das trocas.

18 “Um corpo pode ser qualquer coisa, pode ser um animal, pode ser um corpo sonoro, pode ser uma alma ou uma ideia, pode ser um *corpus* linguístico, pode ser um corpo social, uma coletividade” (Deleuze, 2002 [1970], p. 132)

como aquele desprovido de uma função determinada, ou melhor, não engendrado. “O corpo sem órgãos não é um corpo morto, mas um corpo vivo, e tão vivo e tão fervilhante que ele expulsou o organismo e sua organização” (Deleuze; Guattari, 1995 [1980], p 42).

O corpo pleno, corpo sem órgãos, é aberto a intensidades, fluxos e transições. Seguindo tais parâmetros, Rolnik (2006) conceitualiza o corpo vibrátil como aquele que é livre das imposições estruturantes, que invisibilizam os jogos de trocas, nuances e as transformações. O corpo vibrátil dissolve o distanciamento entre as figuras de sujeito e objeto, impulsionando as reverberações entre eles.

Posto isso, volta-se na proposição de que o cartógrafo deve dar voz as afecções, pois elas estão no campo das intensidades das causas, no campo das formações. Rolnik (2006, p. 66) enfatiza que não cabe ao cartógrafo explicar, mas “[...] participar, embarcar na constituição de territórios existenciais, constituição de realidade”. Ao atuar no campo da realidade, o cartógrafo não se desvincula de uma prática política. Não desconsidera a atuação da macropolítica nas determinações das estruturas de poder e dominação, com suas lógicas de totalidade, identidade e oposição. Entretanto, vincula-se mais efetivamente com a micropolítica, aquela que apreende o poder em sua dimensão da produção de subjetividade, isto é, “das questões que envolvem os processos de subjetivação em sua relação com o político, o social e o cultural, através dos quais se configuram os contornos da realidade em seu movimento contínuo de criação coletiva” (Rolnik, 2006, p. 11).

De acordo com Guattari e Rolnik (1996), os modos de produção capitalísticos constituem processos de subjetivação. A Subjetivação capitalista, recorre inclusive inconscientemente e confere uma conduta homogênea e subordinada, esse comportamento é resultante da cultura de massa que pretende padronizar os corpos, atingindo os comportamentos, a sensibilidade, a percepção, a memória, as relações sociais, as relações sexuais, o imaginário etc. “Os homens, reduzidos à condição de suporte de valor, assistem, atônitos, ao desmanchamento de seus modos de vida. Passam então a se organizar segundo padrões universais, que os serializam e os individualizam” (Guattari; Rolnik, 1996, p.38). Em contraste a esta subjetivação, encontram-se os processos de singularização que recusam estes parâmetros preestabelecidos de comando. Portanto, a singularidade luta contra a individualização, contra os processos de subjetivação impostos pelo capitalismo.

O cartógrafo ao atuar no viés da micropolítica, dos fazeres do cotidiano, viabiliza ou dá voz aos processos singulares de subjetivação. Nesse parâmetro, constata-se o poder do afeto, despertado pelas afecções de um corpo que encontra outro, gerando linhas de fuga desterritorializantes, perante uma estrutura estratificada e imóvel. Por isso, Rolnik (2006) infere que o papel político da prática cartográfica se ajusta na participação e ampliação do alcance de um desejo criador de artifícios, produtor de sociedade e formador de constelações singulares. Assim, o cartógrafo seria um impulsionador do aumento de um coeficiente de transversalidade.

Ao considerar que os diversos planos de realidade se relacionam, Guattari (1985) propõe para tal comunicação a transversalidade, que seria mais vigorosa que as coordenadas verticais ou horizontais. O eixo vertical organiza as dinâmicas hierarquicamente, enquanto o horizontal torna uniforme e nivelador. A organização hegemônica busca uma oposição rasa entre os dois eixos, funcionando como um estabilizador do socius, no qual o rebatimento das variáveis verticais sobre as horizontais pende para a sujeição dos primeiros sobre os segundos. A transversalidade, por outro lado, considera a conexão entre as variáveis, e esse entrelaçamento é que fornece um desarranjo da hegemonia, efetivando um movimento de caosmose como conceituado por Guattari (1992).

O coeficiente de transversalidade, também nomeado de coeficiente de cegueira, seria o grau de habilidade que os grupos detêm em transitar para além de fatos pré-estabelecidos e determinados para eles, internamente ou externamente. O cartógrafo ao atuar no campo potencializador de novas singularidades perante os processos de subjetivação, estaria atuando no aumento do grau de transversalidade, possibilitando o crescimento de um devir minoritário.

O crescimento transversal só é possível pela busca do heterogêneo, se assimilando a prática da tradução. Para Kastrup e Passos (2016), a prática de traduzir um texto não se trata de uma transcodificação, uma mera passagem de mensagem para outro tipo de código, que infere meramente correspondências. Uma boa tradução é guiada por um sentido intuído que transfigura e reconfigura, para além da equivalência é sintonia. Não se apaga as diferenças, mas fazem elas encontrarem um plano comum. “Para além da diferença que separa e da semelhança que exclui, a cartografia fala de um comum heterogêneo e construído” (Kastrup; Passos, 2016, p. 38).

### 2.2.3 Subsídios para o cartógrafo

Como posto anteriormente, não existem regras fixas na formação e na atividade do cartógrafo, sendo a experiência somada à abertura para os jogos de forças afetantes a premissa primordial. Todavia, reuniram-se alguns subsídios que auxiliam na prática da pesquisa cartográfica. Aprofunda-se nesse tópico como se busca o funcionamento da atenção no trabalho, como o diálogo com outros sujeitos é lido e quais ferramentas podem auxiliar nos trabalhos de campo.

A atenção seletiva domina o funcionamento cognitivo, sobretudo em metodologias mais estruturantes do pensamento científico. A atenção seletiva é aquela que privilegia a focalização em determinado estímulo ou informação específica enquanto ignora outros. O contestável da atenção seletiva é que ela segue inclinações e expectativas, limitando-se ao que já se conhece. Em vista disso, o trabalho do cartógrafo requer um rompimento da atenção seletiva rigidamente focalizada, pois pretende uma abordagem mais fluída, aberta às forças heterogêneas e aos movimentos processuais, que se encontram fragmentados e desconexos. Portanto, o cartógrafo busca, uma atenção flutuante, concentrada e aberta.



A prática de tal atenção requer um ato de suspensão, deixar de procurar informações para acolher os acontecimentos, Kastrup (2009) contextualiza tal gesto como um deixar vir (*letting go*). Ao mesmo tempo, evita-se que a suspensão se volte excessivamente para o interior do sujeito, demasiadamente em interesses e conhecimentos acumulados. A suspensão deve ser ativa, simultaneamente aberta aos diversos processos em curso, mas em sintonia com o que impulsiona a pesquisa. Dessa maneira, evitam-se os extremos de um relaxamento passivo e de uma focalização excessivamente restrita (Kastrup, 2009).

Kastrup (2009) explora quatro variedades de atenção na atividade cartográfica: o rastreio, o toque, o pouso e o reconhecimento atento. O rastreio entende que o cartógrafo persegue um alvo móvel e imprevisível. Nesse sentido, rastrear é acompanhar como as metas estão retidas a variações. “O objetivo é atingir uma atenção movente, imediata e rente ao objeto-processo, cujas características se aproximam da percepção háptica” (Kastrup, 2009, p. 41). A percepção háptica abrange a experiência sensorial na qual o conhecimento sobre os materiais investigados é construído a partir da síntese de variados movimentos e explorações alcançadas através do contato direto. Difere da percepção ótica, que separa o objeto do sujeito e cria uma percepção distante e representacional. Na percepção ótica a compreensão é imediata e não construída. Kastrup (2009) emprega o exemplo de Deleuze, que associa a percepção háptica ao deslocamento de uma ameiba, no qual o movimento é caracterizado pelo contato direto com sensações e ações de diferentes forças.

Rastreia-se abertamente até que um toque desperta uma pequena seleção. O toque infere uma rugosidade que demanda atenção concentrada, mas não é um estímulo focalizado ou de reconhecimento automático. É algo que salta diferenciando-se da situação estável. A captura da atenção perante o toque é involuntária, como um reflexo, e é importante porque indica um processo em curso, uma mudança em um meio compreendido como homogêneo. A captura da atenção pelo toque pode gerar o gesto do pouso, que infere uma mudança de escala da atenção. Ocorre como uma parada e um zoom. “Um novo território se forma, o campo de observação se reconfigura. Dizemos que a atenção muda de qualidade, há a conversão numa atenção diferente” (Kastrup, 2012, p. 27).

O gesto de pouso desperta um reconhecimento perante a rugosidade, mas este não pode impulsionar o regime de focalização, reconhecimento ou representação, do qual se tentou fugir desde o início. É necessário evocar novamente o gesto de suspensão e buscar um reconhecimento atento. Partindo-se de Bergson (1999 [1896]) o reconhecimento é bifurcado entre o reconhecimento automático e o atento<sup>19</sup>. O reconhecimento automático ou passivo está associado ao hábito e aos mecanismos motores, se atrela a repetições que automatizam ações frente a um determinado alvo. É um tipo de reconhecimento

---

19 Para Bergson, o reconhecimento perceptivo da matéria não se desvincula da sua relação com a memória. Aqui, o reconhecimento automático vincula-se à memória-hábito e o reconhecimento atento às lembranças.

que visa utilidade. Já o reconhecimento atento ou ativo, pretendido pelos cartógrafos, é caracterizado pelo direcionamento aos contornos singulares do objeto, que ocorre na forma de circuitos, um jogo que se articula entre objeto percebido e virtualidade correspondente que se atualiza provocando perturbações, transformações e construções, o “[...] reconhecimento se faz ativamente, por imagens-lembranças que vão ao encontro da percepção presente [...]” (Bergson, 1999 [1896], p.277)

Mediante o rastreio, o toque, o pouso e o reconhecimento atento, a atenção ocorre em flutuações, semelhante ao voo de um pássaro e aos desenhos que traça no céu, composta por movimentos e pausas, pausas e movimentos. É um jogo rítmico que não é excessivamente focalizado, mas aberto aos processos em composição (Kastrup, 2009). A busca por uma forma de atenção que não seja seletiva e focalizada vai além do reconhecimento espacial, sobretudo quando atinge o cartógrafo, arquiteto e urbanista. Essa busca também interfere no contato com outros sujeitos e seus processos de comunicação. Tal interferência impacta a atenção que o pesquisador cartógrafo prioriza em entrevistas ou conversas informais com outros sujeitos<sup>20</sup>.

Nesse contexto, compreende-se que a fala não é apenas uma troca direta de mensagens que são posteriormente analisadas de forma pragmática. A fala é um tipo de performance, o corpo gesticula, a voz atravessa intensidades, variações de velocidades, engrossa, afina, expressa emoções, dúvidas, convicções, paradas, sobreposições, é carregada por gírias, figuras de linguagem, fonéticas... Enfim, a fala pode transmitir inúmeras afecções que, portanto, podem despertar afetos positivos ou negativos, tanto para quem escuta quanto para quem fala. “Muitas vezes o uso emotivo, sugestivo, musical suplanta o representativo” (Bosi, 2018, p.47). O pesquisador cartógrafo deve estar aberto a tais expressividades, não apenas ao recolhimento de informações. Portanto, não se está interessado apenas no que se fala, mas como se fala. Vermersch (2000, apud Tedesco; Sade; Caliman, 2016) traduz tal temática ao utilizar o termo “palavra encarnada” que se refere a fala portadora de experiência e viva.

Em uma entrevista rigidamente estruturada ou protocolada, a “palavra encarnada” pode ser corrompida por convicções ou conformidades. Isso ocorre quando o pesquisador direciona respostas, enquanto quem fala pode buscar “certezas” e pontos de vista que interrompem o ato processual do dialógico. Bosi (2018, p. 17 e 18) trata da força de uma ideologia que é priorizada em relação a memória individual, nas palavras da autora: “Parece que há sempre uma narrativa coletiva privilegiada no interior de um mito ou de uma ideologia. E essa narrativa explicadora e legitimadora serve ao poder que transmite e difunde”. A prioridade é que o pesquisador rastreie o desviante de tais convicções, e após

---

20 Na pesquisa realizada, a fala de outros sujeitos se dá para além de entrevistas formais, mas em encontros inesperados onde ocorrem diálogos. Esses momentos exigem um tipo diferente de abordagem por parte do cartógrafo. “Uma conversa não é condicionada por especificidades, ela se faz nos encontros” (Tedesco; Sade; Caliman, 2016, p.110)

após ser tocado por tal rugosidade, impulsioná-la. Por isso, o esquecimento também é importante, os fragmentos, trapos, farpas que estão nos entres de uma “narrativa oficializante”.

O pesquisador, como facilitador do diálogo, deve “guiar sem dirigir”, adotando uma condução flexível que favoreça aberturas em vez de fechamentos. Isso requer uma postura de escuta genuína, evitando interrupções, julgamentos ou imposições. O cartógrafo participa do diálogo com atenção ao ambiente, reconhecendo que o espaço interfere e se transforma durante a interação, enquanto elementos externos, como sons, condições climáticas ou a presença de outros sujeitos, coexistem com o processo. O silêncio, como forma de comunicação, pode ser tão expressivo quanto a fala, revelando subjetividades e condições estruturantes que precisam ser “ouvidas” de outras maneiras. Cabe ao cartógrafo respeitar o silêncio, reconhecendo-o frequentemente como uma forma tática de resistência.

Imersos nas tecituras processuais, o cartógrafo necessita de instrumentos de registro. Esses registros não são meras ferramentas para análise posterior ou para mostrar resultados, mas funcionam como dispositivos de desdobramento e “memória”. Possuem níveis de expressividade, não de meros decalques, e podem estar ligados a um fazer artístico, ou seja, criativo.

O diário de bordo, ou diário de campo, é um desses instrumentos, que consiste em um simples caderno ou caderneta. Ele implica uma escrita íntima que pode, ou não, ser transcrita pelo cartógrafo posteriormente. Barros e Passos (2009, p. 175) utilizam o termo “fora-texto” para conceitualizar a escrita íntima que se afasta dos parâmetros convencionais formalistas da ciência. Eles propõem um exercício de narratividade sobre a própria produção da pesquisa, não condicionada aos seus resultados. O diário de bordo não precisa se limitar à escrita, as palavras podem florescer em desenhos, esboços, hachuras e até mesmo incorporar texturas e cores inspiradas ou coletadas nas materialidades do ambiente. Os relatos podem ser registrados durante o trabalho de campo, onde os apontamentos são mais livres e dispersos, ou podem ser descritos após as atividades terem ocorrido. O importante é que o caderno acompanhe o cartógrafo durante a pesquisa.

Outra ferramenta de registro utilizada é a câmera fotográfica e de vídeo, que, atualmente, está acoplada aos smartphones. Não se pretende dispersar as críticas à predominância da visão e do visível como meios de manipulação e manutenção do poder, como discutido anteriormente. Entretanto, não se subestima as imagens como transmissoras de expressividades ao tornarem visíveis ruídos que, em suma, escapam dos “olhares” espetaculares. É um trabalho de inversão: as invisibilidades ganham destaque sobre as visualidades predominantes. Destaca-se a expressão perante a reprodução. Ao contrário de uma simples captura de imagens distantes, panorâmicas, as fotografias também podem capturar detalhes e narrativas que permeiam e instigam o pesquisador durante seu trabalho de campo, enriquecendo assim o próprio diário de campo. Da mesma forma, os vídeos são fortes mecanismos pois conseguem transmitir movimentos transitivos, não

só imagéticos, mas sonoros. Pallasma (2011, p.36) cita um tipo de visão afocal, um olhar alético: “múltiplo, pluralista, democrático, contextual, inclusivo, horizontal e zeloso”.

Assim, lembra-se de Benjamin (2012 [1936]), que analisou como o contexto da reprodutibilidade técnica modificou mudanças na experiência estética. Ele destaca a perda da aura das obras de arte e do abalo do testemunho histórico. Mas, compreende Baudelaire, reconhecendo o papel da fotografia no enriquecimento científico, na captura de ruínas, marcas e vestígios do esquecimento, e primordialmente, na aproximação e mobilização das massas. A partir disso, Benjamin desenvolve uma teoria sobre a onipresença dos choques. Se por um lado, com o predomínio das imagens reprodutíveis, o indivíduo se entrega ao controle da nova técnica. Por outro lado, é possível desviar essa carga de choques e utilizá-los para um aproveitamento revolucionário.

Didi-Huberman (2016) discute como as imagens podem ultrapassar o caráter meramente ilustrativo, referindo-se a imagens como cristais que concentram multiplicidades de linguagens, expressões... emoções. As emoções que hora são inexplicáveis com palavras e ideias, mas podem estar figuradas em gestos emotivos, em “fórmulas patéticas” como referência a Warburg. As imagens detêm poder, cabe a nós nos apropriarmos dele, utilizá-lo para transmitir, afetar e transformar, ou como discute Didi-Huberman (2016): emocionar. “Inclusive, é por meio das emoções que podemos, eventualmente, transformar nosso mundo, desde que, é claro, elas mesmas se transformem em pensamentos e ações” (Didi-Huberman, 2016, p.38).

## **2.3. Caminhar é o meio**

### **2.3.1 Por que caminhamos?**

Caminhamos, pois, vivemos. A procura por alimentos e novas informações para a sobrevivência está atrelada a uma atitude de deslocamento, do mover-se pelo ambiente, que denominamos caminhar. Tal atitude corresponde a uma forma inseparável de habitar o mundo (Careri, 2013). Desatrela-se a concepção de habitar ao fixo, ao que contingentemente se associa à habitação, um tipo de construção utilitária e finalizada. O habitar salienta-se pelo intransitivo (Ingold, 2015), o mesmo que o ser, por isso, não construído, mas em construção, um movimento de estar ao longo de caminhos: “o caminho, e não o lugar, é a condição primordial do ser, ou melhor, do tornar-se” (Ingold, 2015, p. 38). É por isso que habitar e, conjuntamente, caminhar, são verbos: ações que pressupõem metamorfoses. Sinteticamente o caminhar como forma de habitar é compreendido como uma eterna errância: um só corpo - orgânico, mente e mundo - entre afetações e contágios. Careri (2013) destaca o caminhar errante (errático) entre as viagens, ritos, peregrinações, um ato: aberto, indefinido e intercambiável - em percurso<sup>21</sup>.

O andarilho é aquele que caminha e se confunde com o próprio movimento: “ele é o seu

---

21 “Em” percurso e não “o” percurso.



movimento” (Ingold, 2022 [2007], p.103). É no percurso que a vida acontece, onde se colhem histórias, alimentos, rastros e pistas, que são guardadas na memória e compartilhadas em narrativas: cantos, danças, ritos. O andarilho traça linhas na superfície com seus gestos, tecendo com a terra, com a vegetação, com a água do rio que flui. Riscados no mundo os caminhos do andarilho formam linhas entrelaçadas, que são linhas da própria vida. Assim como a velocidade da vida, a velocidade do caminhar errante não é determinada, não interessa o quão rápido é o caminho, a velocidade não é um empecilho nem o que motiva, o benefício está nos encontros, no que se forma, o que se aprende. Por isso, o caminhar andarilho está no meio, no intermezzo, não em pontos de partida e chegada.

Aprendemos a caminhar caindo, entre tropeços e desequilíbrios. Lutando contra as frustrações das inúmeras quedas, nos fortalecemos e conseguimos firmar os pés no chão, sustentar a cabeça sobre o tronco e, finalmente, dar os primeiros passos. O andar ereto é uma particularidade distintivamente humana e, embora haja debates sobre a origem do bipedalismo, é incontestável que os humanos foram moldados por essa forma de caminhar. Ingold (2015) explora como a narrativa sobre a aquisição da postura ereta lançou os fundamentos para a ideia da preeminência do ser humano sobre o reino animal, passando a representar um símbolo da civilização. Aliás, já se tem enraizada na mente a figura da “Marcha do Progresso”, sequência que parte do perfil de um pequeno primata quadrúpede passando por graduações até culminar na figura ereta do ser humano. A partir disso, o retrato da evolução humana seria o “triunfo da cabeça sobre os calcanhares” (Ingold, 2015, p. 72).

Ingold (2015) argumenta que, com a modernidade e suas consequências no pensamento ocidental, os pés foram mecanizados e desvinculados de sua atuação no intelecto, transformando-se em simples “máquinas de andar”. Tais mudanças dilataram a distância entre pensar (mente em repouso) e locomover-se (corpo em movimento). A própria mobilidade de viagem, principalmente a associada à elite europeia a partir do século XVIII, já não se atrelava ao caminhar, que se restringiu a pequenas distâncias. Viajar se tornou uma atividade do abastado, que não se interessava mais no percurso, no qual a mente estava incapacitada, mas nos pontos de chegada, onde a mente, parada, poderia enfim atuar. Assim, imerge-se em um dualismo: cabeça e pés, inteligência e instinto, razão e locomoção, pensar e tocar. Busca-se sair do chão, até que se viaje entre pontos, mas não se caminha entre eles. O pedestre, cuja etimologia da palavra já sugere dualismo e inferioridade, é diferenciado dos que se deslocam com meios de transporte mais rápidos. Quem anda a pé é visto como “inferior”: pobres, trabalhadores, criminosos, prostitutas e ignorantes (Ingold, 2015).

Distanciados do chão, não o tocamos nem o sentimos; os manuseios e os toques ficam sob a responsabilidade das mãos. Será que a humanidade perdeu totalmente o poder preênsil dos pés, ou será que eles estão apenas encobertos, presos pela cabeça que os ignora e pelos sapatos que os apertam? Lembra-se da proibição imposta aos escravizados de usarem sapatos, um símbolo que os descartava cruelmente da “civilização”.

Ao questionar a incapacidade sensorial e funcional dos pés em comparação com as mãos, a obra "Caboclo" de Jean-Baptiste Debret vem à mente como um contraponto. Nessa pintura, o artista francês retrata dois indígenas brasileiros caçando pássaros com arco e flecha. O que chama a atenção na figura é a posição dos homens: eles estão deitados, com as pernas inclinadas para cima, apoiando o arco e a flecha com os pés. Esta imagem evidencia a capacidade de utilização corporal para além da posição ereta, destacando o potencial preênsil dos pés.



Figura 19: "Caboclo" de  
Jean-Baptiste Debret 1834

Recorda-se os garotos engraxates com suas maletas, que trabalhavam entre as praças, encurvados para ilustrar os calçados dos homens que por eles passavam. No diário de Carolina Maria de Jesus, o primeiro dia versa sobre a pretensão de comprar sapatos de aniversário para sua filha Vera, mas, infelizmente, esse desejo não se realiza; ela encontra um par de sapatos abandonados, lava, remenda. “Atualmente somos escravos do custo de vida” (Jesus, 2014, p. 11). Ainda não superamos os ideais da civilização; eles permanecem presentes, continuando a aprisionar e excluir.

Para a elite europeia do século XVIII e início do século XIX, o caminhar só é vantajoso através dos olhares naturalistas associado à exploração da natureza ou do campo, que foi transportado para os jardins, providos por um tipo de natureza domesticada. Nos jardins o caminhar é transposto em passeio, um exibido modo de caminhar, provido de uma forma de etiqueta que condicionava uma maneira valorizada de aparência e postura: “caminhar era uma maneira de se exhibir, de se recolher ou de fazer as duas coisas” (Solnit, 2016, p. 167). Grós (2023 [2008], p. 152) indica que não é necessariamente um caminhar, mas “um andar sofisticado, um balanço estudado”. É mais sobre a construção de cenas, de uma teatralidade nas quais as pausas e paradas não têm nada a ver com a resistência política da velocidade, mas sim uma forma de lentidão que permite o ver e o ser visto.

### 2.3.2. Flânancias

Para além dos jardins e dos passeantes, surge no século XIX em Paris, a figura do *flâneur*. A palavra deriva do verbo francês *flâner* (flanar), o *flâneur* é “aquele que vagueia a esmo” (Elkin, 2022, p. 13). Trata-se de uma figura primordialmente privilegiada e masculina, com tempo e dinheiro suficiente e sem nenhuma obrigação imaneente. Balzac diferencia duas formas do *flâneur*, o primeiro é o *flâneur* comum, aquele que anda à toa na rua; o segundo é o *flâneur* artista, que se servia da experiência urbana das flânancias para a criação de suas obras. Este último era tão aflito quanto ocioso, buscando refúgio na multidão (Elkin, 2022).

O *flâneur* artista ilustra o início da apropriação do caminhar pelas cidades como um ato estético<sup>22</sup>. Benjamin (1989) o descreve como um botânico do asfalto que caminhava a passos lentos, ditados, como o autor coloca, por tartarugas. Entre os literatos mais vinculados ao conceito de *flâneur* e aos estudos benjaminianos, Charles Baudelaire se destaca como o maior arquétipo dessa figura. Em suma, o *flâneur* estava entre os que escorregava dos moldes, um certo tipo de vadio curioso, que, solitário, espiava o cotidiano que relampeja nos entremeios das ruas e vielas.

Para Grós (2023) existem três superposições condicionantes para o *flâneur*: a cidade, a multidão e o capitalismo. A cidade tornou-se uma selva a ser explorada, “tomou proporções tais que vira paisagem” (Grós, 2023, p. 156). Seus limites já não são pequenos,

---

22 Anteriormente, o caminhar já havia sido explorado como fazer estético, mas estava mais vinculado às explorações do campo e da natureza.



ofuscando o exterior urbano e o campo. Refiro-me a uma Paris em processo de transmutação, sendo recoberta pelo aço e vidro, composta por contrastes: o estreito “antiquado” das vielas e o luxo industrial das galerias. Mira-se nas reformas urbanas delineadas por Georges-Eugène Haussmann, entre 1853 e 1870, com seu viés higienista e embelezador, que expulsou os “indesejados” para as bordas da cidade e transformou antigas casas em grandes boulevards. Um assombroso planejamento que, ao fatiar o passado, escondia suas ruínas, impedindo o relampejo das barricadas e esmagando os descendentes de 1848. Um temor trajado de belo.

Paris muda! mas não minha melancolia!  
Velhos bairros, palácios novos, quarteirões,  
Andaimes, para mim tudo é alegria,  
E mais que rochas pesam-me as recordações.  
(Baudelaire, 2019 [1857])

Em referência ao escrito “O homem da multidão” de Edgar Allan Poe, Benjamin (1989, p.45) desvela o *flâneur* como uma figura que não se sente segura na sociedade e assim, busca a multidão para se esconder através dela. O *flâneur* procura certo isolamento e anonimato, caminha no meio das massas que sempre foram das ruas: trabalhadores atarefados, que se deslocam já em passos rápidos e fervorosos. Assim o *flâneur* se abriga e se mistura, observa atentamente, afrouxa os passos, resiste a grande velocidade, captura momentos: ao mesmo tempo pequenos e grandiosos. Apesar de ocioso não é passivo, pois recolhe e rouba as narrativas clandestinas do urbano. É produtor de ideias, que insurgem enquanto se movimenta, criando poéticas que se mesclam com testemunhos.

O *flâneur* está imerso em fantasmagorias<sup>23</sup>. É uma figura que transita entre o fazer literário e a obra derivante. Ademais, o *flâneur* imerge na fantasmagoria do capital e torna-se uma figura ambígua: ao mesmo tempo que é insurgente as mercadorias e a sua produção, resistindo a velocidade da industrialização, ele é seduzido por ela. Mas existe nessa sedução algo de angustiante e melancólico. Wilson (2006, p. 151) diz que tal melancolia surge de uma falsa promessa do espetáculo urbano promovido pelo capitalismo: “o consumo, a sedução do prazer e da alegria, destinada a sempre ser descumprida de algum modo, ou então corroída pela pobreza evidente e pela exploração de tantos que trabalham muito para o prazer de poucos”. Ao caminhar por entre o movimento do

---

23 Palavra explorada por Benjamin (1989). O termo geralmente se refere a uma mistura entre criador e criatura, realidade e ficção, de modo que não haja um contraste claro entre os dois, fazendo com que o limite entre eles se dissolva. Portanto, são imagens que ficam entre o real e o imaginário por isso fantasmagóricas. No contexto capitalista, as fantasmagorias se formam através dos ideais da industrialização e pelas imagens que essas ideias produzem. Após criadas, são independentes da vontade e do pensamento da sociedade que as produziram, em outras palavras, as imagens se consolidam como autônomas, mas na verdade são frutos de uma sociedade que não mais as enxergam como suas próprias criações. A ilusão das fantasmagorias resulta em uma percepção deformada da realidade, pois mesmo imaginária, controla o mundo objetivo e tangível. “A crítica de Benjamin identifica a fantasmagoria, o mundo de sonhos do espetáculo urbano, como a falsa consciência produzida pelo capitalismo” (Wilson, 2006, p. 151).



consumo e furtar suas narrativas passageiras, o flâneur se torna subversivo: a solidão, a velocidade, ao atarefamento, ao consumo e aos seus próprios valores. “Subversão não é opor-se, mas contornar, desviar, exagerar até alterar e aceitar até ultrapassar” (Grós, 2023, p. 157).

A multidão não é apenas o mais novo refúgio do proscrito; é também o mais novo entorpecente do abandonado. O flâneur é um abandonado na multidão. Com isso partilha a situação da mercadoria. Não está consciente dessa situação particular, mas nem por isso ela age menos sobre ele. Penetra-o como um narcótico que o indeniza por muitas humilhações. A ebriedade a que se entrega o flâneur é a da mercadoria em torno da qual brame a corrente dos fregueses (Benjamin, 1989, p. 51 e 52)

No Brasil, destaca-se o amante das ruas, João do Rio, que se apropriou do termo *flâneur* para se perder pela cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Para o escritor flunar “é a distinção de perambular com inteligência” (Rio, 1995 [1908], p. 5) e o *flâneur* é o que observa e ouve a história das ruas, tornando-se o pintor da sua alma. Esquivando-se involuntariamente do fantasmagórico *flâneur* europeu, João do Rio trouxe em sua imagem e em sua obra um olhar mais nítido para a multidão que habitava a cidade, retirando o véu obscuro que permeava escrita e realidade. O cronista desvendava o poder das ruas e de suas poéticas, mas não dissociava delas suas intensidades denunciadoras, revelando aqueles que as produzem e nelas vivem, além dos holofotes burgueses: “A rua nasce, como o homem, do soluço, do espasmo. Há suor humano na argamassa do seu calçamento” (Rio, 1995 [1908], p. 4).

Assim como Baudelaire acompanha as reformas de Hausmann em Paris, João do Rio é contemporâneo aos planos de melhoramento de Pereira Passos no Rio de Janeiro. O processo de reformas urbanas iniciadas em 1903, ficou conhecido como “Bota-Abaixo” e espelhou-se nos princípios civilizatórios das reformas europeias. Com a justificativa de limpar a cidade e eliminar doenças e epidemias que se alastravam, o projeto foi responsável por demolir e desapropriar inúmeras construções do centro, primordialmente cortiços, que abrigavam vastas estruturas sociais.

A destruição cedeu espaço para novas vias que fragmentaram territórios, como exemplo cita-se a abertura da Avenida Central, que dentre outras devastações, demoliu a Ladeira do Seminário e boa parte do Morro do Castelo, que foi totalmente extinto em 1922. As reformas tiveram certo sucesso perante os objetivos infelizes de apagar o passado colonial da cidade em prol dos ideais progressistas europeus. Destaca-se aqui, outro literário, Lima Barreto, que não hesitou em denunciar as reformas urbanas do Rio de Janeiro, especialmente o descaso em relação às classes populares em prol da “estrangeirização”:

Os Haussmanns pululavam. Projetavam-se avenidas; abriam-se nas plantas squares, delineavam-se palácios, e, como complemento, queriam também uma população catita, limpinha, elegante e branca: cocheiros irrepreensíveis,

engraxates de libré, criadas louras, de olhos azuis, com o uniforme como se viam nos jornais de moda da Inglaterra. Foi esse estado de espírito que ditou o famoso projeto dos sapatos (Barreto, 1917, p. 159).

Enquanto a cidade se transformava, João do Rio evidenciava os lados do progresso registrando os sujeitos que habitavam as ruas cariocas durante o período. As ruas descritas por João do Rio são povoadas por trabalhadores em suas pequenas profissões, que retiram da rua seu sustento: ambulantes, homens-sanduíches, catraieiros, carroceiros, tropeiros, selistas, ratoeiros, tatuadores, oradores, urubus, vendedores de livros, cocheiros, presepes, pintores e músicos. A também os usuários de ópio, as mariposas de luxo e os pedintes, dentre eles as mulheres mendigas<sup>24</sup>.

O rio pode conhecer muito bem a vida do burguês de Londres, as peças de Paris, a geografia da Manchúria e o patriotismo japonês. A apostar, porém, que não conhece nem a sua própria planta, nem a vida de toda essa sociedade, de todos esses meios estranhos e exóticos, de todas as profissões que constituem o progresso, a dor, a miséria da vasta Babel que se transforma. E entretanto, meu caro, quanto soluço, quanta ambição, quanto horror e também quando compensação na vida humilde que estamos a ver (Rio, 1995 [1908], p. 27).

### 2.3.3 *Flâneuse*

Elkin (2022) adota o termo "*flâneuse*" ao escrever sobre a experiência do caminhar urbano feminino, discutindo a possibilidade da existência da imagem do *flâneur* ligada a mulheres. Este termo aparece no texto de Wolff (1985), onde a autora, ao se referir à escritora George Sand<sup>25</sup>, que se transvestia de homem para experimentar a cidade de Paris no século XIX, afirma: "A distinção colocou à sua disposição a vida do *flâneur*; como ela sabia muito bem, não poderia adotar o papel inexistente de *flâneuse*" (Wolff, 1985, p. 41, tradução nossa)<sup>26</sup>. Assim, Wolf (1985) alude a inexistência da *flâneuse*, compreendendo as inúmeras restrições que as mulheres enfrentaram (e enfrentam) perante o circular nas cidades e sua inserção na esfera pública.

Solnit (2016) traça um histórico no caminhar feminino investigando o porquê em toda a história do caminhar, os retratos dos personagens principais, dentre filósofos e artistas, O controle da mulher a esfera privada remete a culturas monogâmicas cuja descendên-

---

24 Optou-se aqui para utilizar as palavras adotados pelo cronista.

25 George Sand pseudônimo de Amandine Aurore Lucile Dupin, foi uma romancista francesa. Ao falar sobre a escritora Elkin (2022) destaca que diferentemente dos autores masculinos da época, que tentavam representar homens e mulheres como eles eram, George Sand ilustrava já um pensamento de como as pessoas poderiam ser, subvertendo os padrões sociais e culturais da época. Observa-se tal perspectiva na obra Indiana publicada em 1832, que discute o desejo sexual feminino emoldurado pelas normas de conduta da época. The distinguisse made the life of the flâneur available to her; as she knew very well, she could not adopt the non-existent role of a flâneuse (Wolff, 1985, p. 41).

26 The distinguisse made the life of the flâneur available to her; as she knew very well, she could not adopt the non-existent role of a flâneuse (Wolff, 1985, p. 41).

cia e herança patrilinear é valorosa. Portanto, para controlar a sexualidade feminina, as mulheres foram frequentemente confinadas à esfera privada, o que resultava em uma visão socialmente desfavorável quando se aventuram no espaço público. Na Europa do século XIX, as mulheres “íntegras”, “decentes” e “virtuosas”, primordialmente de classes abastadas, caminhavam apenas durante o dia e em espaços semipúblicos e controlados, como nos jardins ou entre as lojas (Solnit, 2016).

Nesse sentido, as operárias tinham ainda mais dificuldades de perambular ociosamente pela cidade, já que tinham apenas as noites livres, e, com as lojas fechadas, elas não tinham justificativas de caminhar (Solnit, 2016). Perrot (1998) destaca que as operárias das oficinas de costura frequentemente dormiam na própria fábrica, enfrentando condições precárias, para evitar os perigos da noite. Assim, Solnit (2016, p. 393) revela um dos argumentos adotados para justificar a inexistência de flaneladoras: “[...] por serem bens de consumo ou consumidoras, seriam incapazes de se desapegar o suficiente do comércio da vida cidadina”.

Caminhar durante a noite era indício de atividade sexual e prostituição, que eram atividades sujeitas a mais regras e penalidades. Sob os olhares do saber médico-sanitarista e criminológico do século XIX, a prostituição era vista como um vício erótico e uma prática suja, vinculada a propagação de doenças como a sífilis. No entanto, essas narrativas frequentemente serviam como justificativa para controlar as mulheres e, em especial, sua sexualidade. Na França, o controle da atividade era controverso, a prática não era totalmente proibida, mas existia restrições de horários e lugares para seu exercício, como as casas de tolerância. A polícia dos costumes (*Brigade des Moeurs*) prendiam qualquer que fosse as mulheres que caminhavam durante os horários atrelados a atividade. Muitas dessas mulheres, mesmo que não exercessem a prostituição, eram presas e, uma vez classificadas pela polícia, eram frequentemente forçadas a entrar para a prostituição (Solnit, 2016).

Rago (1985) discute como os parâmetros franceses foram transplantados no Brasil, informa, por exemplo, a influência da obra moralista “*Prostitution à Paris XIXe siècle*” de Alexandre Parent-Duchâlet entre os “especialistas” da prostituição no país. O sistema regulamentarista da prostituição brasileira no início do século XX se assemelhava muito ao francês, separando uma prática institucional, com lugares<sup>27</sup> e horários regulados, da clandestina. Assim como na França, as prostitutas brasileiras deviam portar uma carteira sanitária de identificação e passar por exames regulares. Destaca-se também a atuação da polícia de costumes e da polícia médica no Brasil, que utilizavam repressões violentas contra as mulheres e homossexuais<sup>28</sup>.

---

27 “[...] os regulamentaristas defendiam que estes estivessem localizados em bairros distantes das escolas, das igrejas, dos internatos e dos bairros residências” (Rago, 1985, p. 92).

28 No contexto dos bons costumes, práticas como o carnaval, bailes, consumo de álcool, fumo e futebol também eram vistos como sinais de imoralidade, associados ao vício e a degeneração. Tal controle era um mecanismo adotado pela burguesia para controlar o lazer proletário (Rago, 1985).

Apesar de não excluir os parâmetros que reforçavam o distanciamento e as dificuldades impostas para o caminhar urbano da mulher, Wilson (2006) compreende que os apontamentos de Wolff (1985) são relativamente rígidos ao indicar a impossibilidade da existência da *flâneuse*. O questionamento de contrapartida indica uma supervalorização da passividade e vitimização das mulheres, ao mesmo tempo que não se enfatiza a clara distinção produzida pelo pensamento burguês, marcada por um dualismo fortemente acentuado entre o público e o privado, bem como entre mulheres virtuosas e perdidas. Nesse contexto de bifurcação, no qual sempre tentamos enquadrar as mulheres, acabam-se invisibilizando fatores da própria resistência das mulheres a essas imposições (Wilson, 2006).

Além de considerar os inúmeros fatores que impediam a atuação livre da mulher na esfera pública, é necessário aprofundar nossa compreensão de como as mulheres resistiam a essas limitações, dando visibilidade àquelas que foram invisibilizadas e que estavam presentes nas ruas e nas cidades, mesmo com o rígido controle sobre seu corpo e sua liberdade. O próprio exemplo da obstinação de artistas e literárias da época exemplificam o arriscar-se para além dos princípios majoritários. Assim, cita-se os trabalhos de George Sand, Delphine de Girardin <sup>29</sup> e Marie Bashkirtseff <sup>30</sup>.

Para além dos trabalhos das artistas, compreende-se o maior contraponto a desvinculação das mulheres ao espaço público no século XIX e início do XX: a consideração das trabalhadoras como não femininas. Wilson (2006) vai indicar que os relatórios e panfletos filantropistas e reformadores da época caracterizavam as mulheres trabalhadoras como selvagens e bestiais, por não se enquadrarem nos paradigmas da mulher íntegra e doméstica. Mesmo não possuindo a mesma liberdade que os homens de usufruírem da esfera pública, tais mulheres estavam frequentemente nas ruas.

Elkin (2022) enfatiza que elas tinham muitos motivos de estarem nas ruas, primordialmente para garantirem seu sustento: eram as atendentes, empregadas domésticas, lavadeiras, operárias, vendedoras, dentre outras. Sobre isso, Perrot (1998, p 47 e 48) aponta que a mulher do povo era a mais “pública” de todas. A autora cita as péssimas condições de moradia e habitação que faziam com que as operárias ficassem fora de casa: “para essas eternas pechinchadoras, a cidade é uma floresta onde caçar é sua vida, [...]. A engenhosidade delas é a justificação de sua liberdade”.

No contexto brasileiro, estabelece-se um paralelo interessante entre os escritos de João do Rio sobre as “mariposas de luxo” e as “mulheres medigas”. Destaca-se também o tra-

---

29 Delphine foi uma poeta e jornalista francesa do século XIX. Adotando o pseudônimo masculino de Charles de Launay suas obras conseguiram notoriedade e, de acordo com Wilson (2006, p.149), o conteúdo de seus escritos “poderia ter sido escrito por qualquer flâneur parisiense”

30 Marie Bashkirtseff, nascida na Rússia, foi uma pintora e escultora que atuou na França no século XIX registrando o cotidiano das ruas francesas. Um incrível registro de sua vida é encontrado em seus diários, o qual a autora escreveu desde os treze anos de idade.



Marie Bashkirtseff escreve em seu diário em 1879 que um de seus maiores desejos era ter a liberdade de caminhar sozinha, inclusive durante a noites. Ela escreve: “é isso o que quero e é essa liberdade que permite se tornar um verdadeiro artista” (Bashkirtseff, 1879 apud Elkin, 2022, p.23). Apesar de estar sempre acompanhada, Marie percorreu os cortiços de Paris. Uma das obras derivadas dessas caminhadas é "*The Meeting*" de 1884, na qual a artista retrata um grupo de garotos em uma esquina.

Figura 20: *The Meeting* de Marie Baskirtseff 1879



Fonte: : [wikimedia.org](https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Bashkirtseff_-_The_Meeting.jpg). Disponível em: [https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Bashkirtseff\\_-\\_The\\_Meeting.jpg](https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Bashkirtseff_-_The_Meeting.jpg)

balho de Rago (1985) que enfoca a vida das mulheres operárias no início do século XX. A pesquisadora expõe que as mulheres eram minoria nos movimentos sindicais em comparação aos homens, mas destaca sua participação crucial em manifestações e greves, especialmente nas indústrias têxteis, onde predominavam como funcionárias. Essas manifestações frequentemente ocorriam nas ruas das cidades, envolvendo caminhadas e enfrentamentos severos com as autoridades e a polícia. Entre os movimentos grevistas mencionados estão os da fábrica de tecidos Sant'Anna em 1901, Anhaia em 1902, Mattarazzo em 1908 e Cotonifício Crespi em 1917.

Expandindo o recorte, enfatiza-se como mulheres pretas estão submetidas a um regime de interseccionalidade entre raça, gênero e classe, que muda significativamente os paradigmas históricos da dicotomia entre esfera pública e privada. Mulheres negras enfrentam a hipersexualização do seu corpo atrelado a uma forte subjugação, sendo excessivamente controlado, conquistável e descartável historicamente, são vestígios que se alastraram como descendentes da escravidão que persistiu duradouramente até 1888 no Brasil e prolongou-se em rastros ríspidos de abandono. Nesse sentido, pode-se dizer que dentre as mulheres públicas, as negras são ainda mais públicas, pois sempre estiveram vigorosamente das ruas, forçadamente ligadas ao trabalho e a sobrevivência.

No século XIX, mulheres escravizadas estavam atreladas ao sistema de ganho, em reflexo, a relação de libertas com o pequeno comércio urbano era preponderante, assim, cita-se as quitadeiras e mercendejas. Todavia, mesmo como parte primordial da constituição dos espaços e da vida pública urbana, as mulheres negras foram marginalizadas e invisibilizadas nas cidades, sofrendo processos de violência, desigualdade e segregação, como bem apontam Manzi e Anjos (2021, p. 23): “as territorialidades da mulher negra sempre foram parte constituinte do espaço e da vida pública, por meio de sua língua, de sua arte, de seu comércio, de sua comida, de suas festas e de suas lutas, porém de forma subalternizada e invisibilizada”.

Portanto, compreender o distanciamento da figura do *flâneur* à imagem da mulher vai muito além de classificar a permanência da mulher a esfera privada, pois, como verificado, muitas mulheres estavam nas ruas, enfrentando situações e criando relações significativas com o espaço urbano. A questão a ser levantada é que, indiscutivelmente, pensar em um corpo totalmente ocioso e com plena liberdade de circulação é um privilégio masculino e branco. Hoje é importante questionar como a mulher, sobrecarregada pela dupla jornada de trabalho, enfrenta ainda mais uma aceleração do tempo que se torna uma condicionante ainda mais impositiva. Entretanto, negar a vinculação da mulher ao espaço urbano é impreciso, pois perpetua a invisibilização dos mecanismos de resistência que elas desenvolveram e que foram historicamente ignorados.

Por isso, Elkin (2022) reivindica o termo *flâneuse*, pois compreende que a flâneur mulher sempre existiu, caminhando, narrando, mapeando, lutando, resistindo. Ainda é evidente que os desafios da caminhabilidade feminina são muito mais dificultosos que o de homens, a sexualização do corpo ainda impede que mulheres se sintam seguras e total-

totalmente confortáveis para exercerem as atividades de deslocamento. Infere-se, por exemplo, que durante a parte prática dessa pesquisa, isso foi um dos maiores desafios que enfrentei como pesquisadora caminhante. Em muitos casos, o caminhar sozinha não era uma prática possível e tive que ficar à mercê de companhias. Mesmo sendo considerada, por muitos, como corajosa e destemida, o medo de abusos ou violências sexuais era uma constante preocupação, especialmente em espaços mais isolados.

Entretanto, como colocado por Solnit (2016), é necessário aprender a pensar como presa. Devemos desafiar nossos medos da forma que conseguirmos, enfrentando as lacunas que impedem nossa prática de caminhar pela cidade. Finalmente, trago o excerto de Elkin (2022, p. 34): “A *flâneuse* existe, sim, existe sempre que nos desviamos dos caminhos que nos foram estabelecidos e vamos em busca de nossos próprios territórios”.

#### 2.3.4 Das deambulações às derivas

As flâncias influenciaram significativamente a ligação entre a prática estética e a atividade de caminhar pelas cidades, impulsionando os movimentos artísticos vanguardistas do século XX. O movimento dadaísta, ou simplesmente Dadá, surge durante o período da Primeira Guerra Mundial como uma mobilização de protesto contra o esteticismo extremamente racional que não mais conseguia se relacionar com o contexto de violência e guerra que permeava as inquietações da época. O termo antiarte surge nesse cenário como um tipo de rejeição e crítica as definições de arte reconhecidas até o momento. O aparecimento do grupo dadaísta se deu em escala internacional, irradiando-se a partir de Zurique (1916-1919), Nova York (1916-1918) e Berlim (1918- 1920). Na França, a partir de 1919, o movimento foi liderado por Tristan Tzara, André Breton e Francis Picabia (Lima, 2014).

Como forma de renovação das práticas dadaístas e de fusão da arte com a vida cotidiana, os dadaístas parisienses pensaram em desenvolver uma série de excursões por lugares banais da cidade. A primeira excursão foi marcada para acontecer dia 14 de abril de 1921 no jardim baldio da igreja Saint-Julien-le-Pauvre, um local quase abandonado localizado em uma área turística de Paris. Apesar do dia chuvoso, o evento contou com a participação de cerca de cinquenta pessoas. Essa primeira excursão foi descrita por Breton como mal aproveitada, e consistiu na única que se efetuiu (Jacques, 2012). Entretanto, essa exploração marcou o início da busca por uma nova perspectiva artística influenciando as pesquisas subsequentes dos surrealistas e suas deambulações, que buscavam interpretar as relações entre o inconsciente e o ambiente.

A primeira viagem surrealista, diferenciou-se da tentativa dadaísta ao não percorrer um território urbano, mas sim, um vasto território natural. Tornou-se, portanto, uma “errância literário-campestre” (Careri, 2013, p.78). Em 1924, Aragon, Breton, Morise e Vitrac decidiram seguir a pé de Blois até Romorantin. A jornada serviu de inspiração para Breton escrever o primeiro manifesto surrealista, no qual o autor definiu o surrealismo como um ato psíquico puro, para além de qualquer preocupação estética e moral. Surge assim a

deambulação, um termo que evoca essência de desorientação e abandono do controle do consciente. Careri (2013, p.80) define a deambulação como “um chegar caminhando a um estado de hipnose, a uma desorientada perda de controle, é um médium através do qual se entra em contato com a parte inconsciente do território”.

Não ocorreram novas viagens campestres, porém, os surrealistas deambularam pelas ruas e lugares vagos da cidade de Paris. Eles se envolviam com a efemeridade, interessados nas passagens escondidas entre multidão e cidade, antiguidade e modernidade, familiar e estranho, exótico e cotidiano (Jacques, 2012). A busca pelo perder-se ocorria como uma tentativa de encontrar estranhamento em direção a um ato de suspensão, uma livre associação de ideias. Para além das flâncias, que permeava a melancólica cidade material, as deambulações convocavam uma cidade não visível, a cidade que se escondia no inconsciente. Era uma espécie de investigação psicológica sobre o urbano: “uma etnografia urbana surreal” (Jacques, 2012, p.118). Procedentes das deambulações, cita-se as obras: “*Paysan de Paris*” (1926) de Louis Aragon, “*Les dernières nuits de Paris*” (1928) de Philippe Soupault e “*Nadja*” (1928) de André Breton. Apesar de não ser um integrante do grupo, Walter Benjamin é contaminado pelas ideias surrealistas e escreve em 1928 “*Einbahnstraße*”, no qual o autor traça uma espécie de diário sobre as ruas de Berlin, Paris, Moscou e Marselha.

Enquanto as ideias dadaístas e surrealistas amadureciam na Europa, no Brasil o movimento modernista vinculava os questionamentos artísticos da modernidade à tentativa de imprimir a ela um viés nacionalista, questionando o que seria ser brasileiro e qual seria a arte brasileira. Nesse contexto, a Semana de Arte Moderna de 1922 ratificou as ideias dos artistas vanguardistas do país, marcando a busca por uma independência artística. Em 1924, no mesmo ano da viagem campestre dos surrealistas e do manifesto de Breton, Oswald de Andrade lançou o Manifesto Pau-Brasil e, em 1928, o Manifesto Antropófago, no qual o Abaporu de Tarsila do Amaral ilustrava centralmente o escrito.

Jacques (2012) identifica nas excursões ao Morro da Favela, que foi visitado por artistas internacionais durante suas estadias no Brasil, uma influência das caminhadas dadaístas e das deambulações. Segundo a autora, a favela tornava-se um lugar de culto para os artistas modernos. Sob a perspectiva do banal, a favela refletia os impasses da modernização urbana, como a reforma de Pereira Passos, que desencadeou o crescimento das favelas na paisagem carioca.

No período um errante brasileiro caracterizado como um “surrealista tropical” e um “javalí do asfalto” (Jacques, 2012, p. 148) realizava, antecipadamente, espécies de performances, nomeadas experiências. Em 1931, Flavio de Carvalho realizou a experiência nº 2, na qual andou em sentido contrário a uma procissão de *Corpus Christ* em São Paulo. Em contraponto ao *flâneur* que se escondia na multidão, Flavio buscava provocá-la em atos de rebeldia e provocativos. A multidão deixava de ser passiva devorando-o e sendo devorada pelo artista. O relato de Flavio sobre a experiência permeia as ideias surrealistas, evidenciando o ato entorpecente da deambulação e revelando esquemas psíquicos



A artista Tarsila do Amaral visitou o Rio de Janeiro durante o carnaval de 1924. Dessa visita derivaram três obras: "Carnaval em Madureira", "E.F.C.B." e "Morro da Favela". O Morro da Favela, atualmente conhecido como Morro da Providência, localiza-se na zona portuária do Rio de Janeiro. O nome "favela" popularizou-se devido à associação com esse morro, que abrigou soldados que lutaram na Guerra de Canudos, no sertão nordestino. A tela "Morro da Favela" exemplifica os parâmetros do Manifesto Pau-Brasil, destacando-se pela temática e pelas cores vibrantes. Com grande influência cubista, Tarsila representa o morro com elementos de ruralidade, permeado por casas geometrizadas, vegetação, seis figuras humanas negras e dois animais.

Figura 21: Morro da favela de Tarsila do Amaral (1924)



Fonte: enciclopedia.itaucultural. Disponível em: <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra2324/morro-da-favela>

encobertos pelos regimes de ordem e postura privilegiados pelos rígidos corpos moldados pelos paradigmas da modernidade. Flavio se apropria do termo etnografia para descrever sua abordagem como uma psicoetnografia, uma mistura entre a antropofagia com o psíquico surrealista, que o fazia virar um “arque psicólogo” (Jacques, 2012, p. 113). Ao artista interessava os resíduos, o não-tempo, os entres das afirmativas mais concretas, aquilo que escorregava e impulsiona a criação (Jacques, 2012).

A partir da década de 1950, as deambulações começaram a ceder espaço para novas propostas de caminhabilidade. De acordo com Careri (2013), a "penosa falência" das deambulações surrealistas ocorreu devido ao encobrimento do plano de realidade pela exorbitante importância dada ao inconsciente. Com esses questionamentos, começou a se configurar um método mais objetivo de exploração, onde o espaço urbano se tornava um "terreno passional objetivo, e não só subjetivo-inconsciente" (Careri, 2013, p. 85). Sobre isso, Guy Debord discursa durante a fundação da Internacional Situacionista (IS):

O erro que está na raiz do surrealismo é a ideia da riqueza infinita da imaginação inconsciente. A causa do fracasso ideológico do surrealismo é ter acreditado que o inconsciente era a grande força, enfim descoberta da vida. É ter revisto a história das ideais de acordo com isso, e ter parado nesse ponto. [...]. A fidelidade formal a esse estilo de imaginação acaba por provocar o retrocesso às condições nada modernas do imaginário: ao ocultismo tradicional. [...]. De fato, a descoberta do papel do inconsciente foi uma surpresa, uma novidade, e não a lei das surpresas e das novidades futuras (Debord, 2003 [1957], p. 46).

No âmbito da arquitetura e do urbanismo, os princípios radicais modernos, fundamentados na Carta de Atena, elaborada durante IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) em 1931, também eram postos em xeque, devido a sua excessiva racionalidade cartesiana. A abordagem tencionava um modelo ideal de corpo e cidade através de uma separação sistemática de funções, o que culminou em uma desumanização do espaço urbano.

Através de tais indagações surge a Internacional Letrista (IL), criada em 1952 em torno de Guy Debord e sediado em Paris. O grupo letrista foi responsável por publicar de 1952 a 1954 o periódico *Internationale Lettriste*, e de 1954 a 1957 o *Potlatch*. Além de Debord, entre os principais membros estavam Michèle Bernstein, Franck Conord, Mohamed Dahou, Gil Wolman e Jacques Fillon. Nos escritos letristas já se verificava a base do pensamento urbano da Internacional Situacionista, como a psicogeografia, a deriva e a construção de situações. Jacques (2013) traz como exemplo o “*Résumé*” escrito por Debord e Fillon e publicado em 1954 na revista *Potlatch*. Nesse texto os autores já compreendiam a deriva como uma técnica de andar sem rumo nas cidades, vista como uma prática revolucionária centrada na invenção de jogos (Jacques, 2013).

A Internacional Situacionista foi fundada efetivamente em 1957 em Cosio d'Arroscia na Itália a partir da colaboração entre os letristas e outros grupos de artistas europeus com

com orientações semelhantes, como o grupo COBRA (Copenhague, Bruxelas e Amsterdã). Entre os membros que continuaram ativamente na IS estavam Guy Debord e Michèle Bernstein, provenientes da IL, juntamente com Asger Jorn e Constant Nieuwenhuys, do grupo COBRA, além de Raoul Vaneigem. O grupo foi responsável por publicar, entre 1958 e 1969, doze números da revista *Internationale Situationniste*. De acordo com Jacques (2003), os primeiros seis números da revista abordavam principalmente a temática artística e urbana, enquanto os números subsequentes se voltaram cada vez mais para a esfera política e revolucionária, culminando na participação ativa da IS no movimento político francês em maio de 1968.

É na Internacional Situacionista que a crítica veemente ao urbanismo moderno é delineada. O urbanismo unitário (UU) surge como uma teoria urbana crítica que não propôs novos modelos urbanos ou cidades pré-definidas, mas compreendia a experimentação lúdica do espaço urbano como alternativa às concepções estáticas da cidade moderna, frequentemente obscurecidas por uma abordagem passiva e planejadora. Os situacionistas argumentavam que o rígido planejamento urbano não poderia, como os modernistas haviam previsto, transformar a sociedade. Em vez disso, propunham que a sociedade deveria mudar a arquitetura e o urbanismo através da participação ativa da população, como parte de uma revolução na vida cotidiana. Isso significava promover uma apropriação lúdico-construtiva do espaço urbano, onde a construção do ambiente urbano seria uma atividade coletiva e não uma imposição de modelos idealizados.

Dessa forma, a psicogeografia surge como uma apreensão afetiva sobre o espaço, capturando as diferentes atmosferas psíquicas de uma cidade. Ela sugere que a cidade não é configurada por divisões estáticas e formais, mas sim por zonas de atmosferas que são percebidas de maneira subjetiva e simbólica, detectáveis apenas através da experiência prática desses espaços. Assim, a cidade é composta por diferentes zonas que podem evocar atração ou repulsa, formando unidades distintas de ambiências. Para além de fronteiras físicas, as unidades de ambiências são reflexo da vivência urbana.

A vivência urbana é proposta pelos situacionistas por meio da deriva, que é a prática de caminhar por entre as zonas de ambiências. Para além de uma atividade estética e artística, o caminhar da deriva intencionava uma técnica de leitura, um tipo de mapeamento afetivo, que impulsiona a criação de situações. Para os situacionistas a situação é um tipo de força composta por gestos contidos em um cenário e em um momento. Os jogos de força poderiam despertar novos desejos que seriam a raiz material para a construção de novas realidades. A situação construída seria necessariamente coletiva e proporcionaria um tipo de destruição ou decomposição de uma neutralidade individual e de superestruturas. Nesse contexto, o jogo é proposto como a preparação de possibilidades lúdicas-construtivas que dariam sentido à vida. No jogo situacionista a competição perde força em prioridade a uma noção coletiva, uma criação comum de ambiências:

“*The Naked City*” é um mapeamento afetivo produzido por Guy Debord em 1957 que ilustra o pensamento urbano situacionista. A representação gráfica apresenta recortes do mapa da cidade de Paris, cada fragmento de mapa é deslocado de sua localização e correspondem a unidades de ambiência, as setas vermelhas indicam possíveis ligações entre as unidades, graus de proximidade afetiva. Segundo Jacques (2003), o título do mapa foi retirado de um filme americano homônimo e o subtítulo faz alusão às placas giratórias e manivelas ferroviárias que mudavam a orientação dos trens. Ainda segundo a autora, o mapa tem influência dos mapas presentes no livro “*Paris et l’agglomération parisienne*” (1952) de Paul-Henry Chombart.

Figura 22: *The Naked City* de Guy Debord de 1957



Fonte: Yale University Library Online Exhibitions. Disponível em: <https://onlineexhibits.library.yale.edu/s/hogarth-topographies/media/17488>



O jogo situacionista se distingue do conceito clássico de jogo pela negação radical dos aspectos lúdicos de competição e de separação da vida corrente. Ao contrário, o jogo situacionista não aparece distinto de uma escolha moral, que é a opção por tudo que garante o futuro reino da liberdade e do jogo (Debord, 2003 [1967], p.56).

Os situacionistas chegaram a produzir cartografias subjetivas, mapas afetivos provenientes da exploração sobre a psicogeografia e a deriva. Ralph Rummey criou fotocolagens em 1957 sobre suas caminhadas em Veneza (“*map of venice*”). Guy Debord e Asger Jorn publicaram dois livros que mesclam colagens e textos sobre as teorias situacionistas, sendo eles: “*Fin de Copenhague*” (1957) e “*Mémoires*” (1958). Entretanto, o que ganhou mais destaque foi o “*Guide Psycogeographique de Paris*” de Guy Debord (1957) que possui vários mapeamentos da cidade de Paris, entre eles o mapa “*The Naked city*” que se consolidou como o símbolo do movimento situacionista (Jacques, 2012).

Outra publicação marcante do pensamento situacionista, elaborada por Constant em 1959, foi o projeto urbanístico utópico da Nova Babilônia (*New Babylon*). Como uma tentativa de materializar o pensamento situacionista, a Nova Babilônia foi concebida como uma cidade nômade e sem fronteiras, construída a partir de seus habitantes e baseada em um discurso de mobilidade. Constant criou o modelo a partir da observação de acampamentos ciganos, procurando aglutinar a simbologia nômade em uma cidade mundial, móvel, coletiva, temporária e em constante remodelação. Segundo palavras do artista: “o espaço de Nova Babilônia tem todas as características de um espaço labiríntico onde os movimentos podem ocorrer sem impedimentos de ordem espacial ou temporal” (Constant, 1997 apud Jacques, 2003, p. 29). A proposta era abertamente utópica e contraditória, pois tentava enquadrar um pensamento que abolia a criação de planejamentos e refletia a visão individual de uma pessoa sobre um assunto inerentemente coletivo. Esses contrastes provocaram desacordos entre Debord e Constant, culminando no afastamento deste último da IS em 1960.

Não foi apenas na Europa que o pensamento de uma arte participativa e pautada na revolução cotidiana ganhava força. No Brasil, os integrantes do movimento neoconcreto migravam paulatinamente para uma arte participativa. Hélio Oiticica escreve para o catálogo da mostra “Nova Objetividade Brasileira”, que aconteceu no MAM no Rio de Janeiro em 1967, o texto “Esquema Geral da Nova Objetividade”. O escrito ficou marcado como um manifesto da Nova Objetividade Brasileira, que proclamava os parâmetros de uma nova arte no Brasil. Entre os princípios estavam a: vontade construtiva geral; tendência para o objeto ao ser negado e superado o quadro do cavalete; participação do espectador (corporal, tátil, visual, semântica); abordagem e tomada de posição em relação a problemas políticos, sociais e éticos; tendência para a proposições coletivas e consequente abolição dos “ismos” característicos da primeira metade do século; ressurgimento e novas formulações do conceito antiarte (Oiticica, 1986 [1967, p.84]). De acordo com Oiticica (1986), a participação do espectador não se tratava de um mero mecanismo de inclusão do ex-observador na obra. Ele enfatiza que a obra só adquire sua existência plena a partir

da participação. Dessa forma, a obra não se coloca acima do espectador, mas se funde com ele, resultando na total elaboração da arte através da união entre corpo e obra.

Dentre os projetos que entendia a participação como a própria criação da obra, destaca-se os “Parangolés” de Hélio Oiticica (1964), e os “Objetos Sensoriais” explorados por Lygia Clark a partir de 1966. Na mostra Nova Objetividade Brasileira”, Hélio Oiticica evolui sua investigação sobre os “Parangolés” durante a exposição de 1967, na qual apresenta a “Tropicália”, composta por dois “Penetráveis” que refletiam sua experiência no morro da Mangueira, composto pelos seus labirintos e sua arquitetura orgânica. A obra “Tropicália” passou a sintetizar a Tropicália, um movimento cultural brasileiro que aglutinou arte visual, música, cinema (Cinema Novo), teatro e literatura.

Inserido no contexto da ditadura e do regime militar no Brasil, o movimento Tropicália incorporou a cultura de massa à cultura popular, destaca-se as apresentações musicais nos programas de auditório da época, para dilatar as fronteiras entre arte, que antes ficava confinada do campo da intelectualidade, e sociedade. Oiticica (1986) funde na sua “Tropicália” a ideia de uma Super-antropofagia, ou seja, abolição ampla de um colonialismo cultural, exagerando a imagem tropical, para criar, a partir disso, uma antropologia desmitificada, apoiada na riqueza expressiva das manifestações populares organizadas e nas artes espontâneas das ruas.

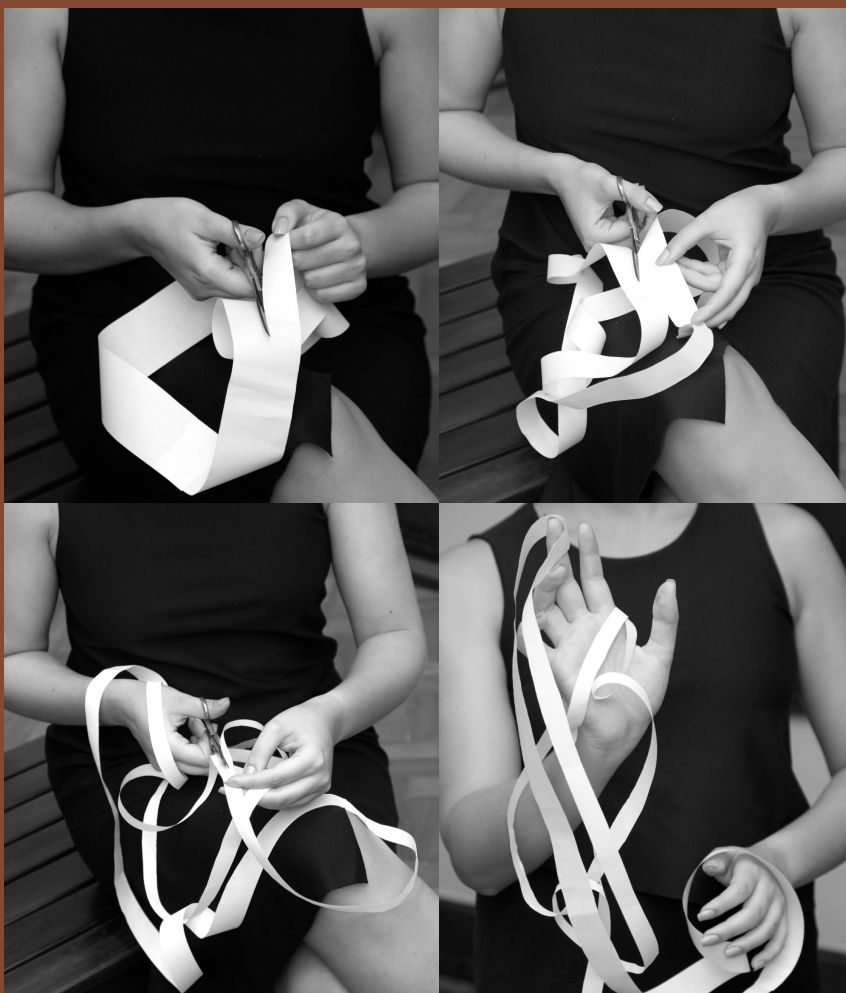
Para Jacques (2012) a proximidade entre os situacionistas e os tropicalistas é evidente. A autora compara a deriva com o delirium ambulatório de Oiticica, assim como, a construção de situações com o delírio concreto dos tropicalistas. O delírio ambulatório, proposto por Oiticica, é compreendido como um estado de esquizofrenia atrelado ao caminhar pelos “Penetráveis” que por sua vez, seria uma transmutação do próprio delírio sentido pelo artista ao caminhar pelas ruas do Rio de Janeiro. Ainda em relação ao caminhar, em 1963, Lygia Clark, propõem um tipo de escultura dinâmica a qual dá o nome de “Caminhando”. A obra é como um tipo de caminhada ao acaso, sendo que os segmentos percorridos se tornam múltiplos, inesperáveis e sobrepostos. Para além disso, Clark (1964) descreve a obra como o próprio caminhar do tempo, não seriado e da duração, acumulativo e metamórfico, que se mescla com o ato de caminhar, de experimentar a mudança e o imprevisto:

Senti-lhe a vivência, não apenas em o fazendo ou cortando mas em viagem através da própria passagem da paisagem no tempo. Não era o simples tempo seriado, mas o tempo acumulado no momento, realmente percebido. Senti-o na fumaça do cigarro, que era o próprio tempo do “caminhando” a fazer-se e desfazer-se continuamente. Já agora o tenho no movimento no mar, no gesto, e cada vez que a palavra “caminhando” aparece funda para mim um espaço real que me situa no mundo (Clark, 1964, p.1).

No âmbito da arquitetura e do urbanismo, destaca-se a inauguração de Brasília, imagem concreta do urbanismo moderno. O projeto de Lúcio Costa trazia consigo o cartesiano

Em "Caminhando", Lygia Clark propõe o recorte de uma fita de Möbius, um material criado ao colar as extremidades de uma fita após girar uma delas em meia volta. À medida que a fita é cortada, ela se torna mais fina e os cruzamentos se multiplicam. Eventualmente, o corte resulta em uma linha tão fina que não pode ser mais cortada, formando um emaranhado interconectado. A obra só existe através da participação ativa; sem isso, ela não se concretiza. Para a artista, é o ato de cortar que produz o "caminhando", sendo esse ato o elemento essencial da obra, que não possui existência antes ou depois dele.

Figura 23: Caminhando de Lygia Clark



Fonte: portal.lygiaclark. Disponível em: <https://portal.lygiaclark.org.br/acervo/189/caminhando>

pensamento da Carta de Atenas de 1933. O projeto demonstrava o contraste entre o modernismo formalista e uma nova tendência: uma arte do cotidiano que estava sendo elaborada pelos artistas e que culminaria no tropicalismo. O principal nome da arquitetura vinculado à Tropicália é o de Lina Bo Bardi, que na época desenvolvia trabalhos na Bahia, como o atual Museu de Arte Moderna da Bahia (MAM-BA). Lina também acompanhou Glauber Rocha em suas filmagens no sertão nordestino e trabalhou como cenógrafa no cinema e no teatro, como na peça "Na Selva das Cidades" do Teatro Oficina em 1969.

Apesar da influência contínua, tanto o movimento situacionista quanto o tropicalismo começaram a se dispersar no início da década de 1970. No Brasil, a gravidade da ditadura foi intensificada pelo AI-5 no final de 1968, o que levou muitos artistas ao exílio. Hélio Oiticica recebeu uma bolsa da Fundação Solomon R. Guggenheim, mudando-se para Nova York em 1970. Em relação aos situacionistas, o grupo foi oficialmente dissolvido em 1972, Jacques (2003) revela que a visibilidade dos situacionistas após maio de 1968 levou a um fortalecimento momentâneo, que rapidamente entrou em crise. O número cada vez mais elevado de integrantes tornou a organização do movimento mais complexa, o que acabou tornando insustentável a continuidade do grupo.

As reverberações das derivas e dos delírios continuaram, e continuam, propagando um modo subversivo de experimentar o mundo. Entre as hegemônicas imposições capitalistas, que configuram a cidade em zonas de segregação, consumo e crescimento, o caminhar pelas ambiências urbanas e pelo cotidiano revela-se como uma perspectiva para testemunhar a vida em sua plenitude – suas imposições e fragilidades, mas também suas formas de resistência e tenacidade. O caminhar passa a ser um exercício de liberdade e não mero deslocamento, é o traçado da própria vida que acompanha pensar, mudar e criar, tudo simultaneamente. Assim, o corpo vai deixando sua materialidade organizacional, onde partes são descartadas (pés) e outras valorizadas (mente), para se dissolver em um corpo-mundo, no qual o que está em evidência são os fluxos de intensidades, jogos de forças, transformações e atravessamentos.

As derivas, tanto letristas e situacionistas quanto neoconcretistas e tropicalistas, são acontecimentos que ocorrem no tempo dos momentos, mas que, como vimos, criam momentos, efêmeros; ao contrário de uma continuidade histórica, são irrupções, descontinuidades ou desvios (Jacques, 2012, p. 229).

## **2.4 Caminhografia e corpografia**

### **2.4.1 Transurbância**

Francesco Careri é um arquiteto e professor italiano, cofundador do grupo Stalker (Laboratório d'Arte Urbana Stalker/Observatório Nômade). Este grupo tem se destacado por explorar práticas de intervenções artísticas urbanas desde 1995, centradas no conceito de "transurbância", que envolve a caminhada como uma forma de investigação e intervenção no espaço urbano. Para Careri (2013, p.31) “a transurbância é – como o tinha sido o percurso errático – uma espécie de pré-arquitetura da paisagem contemporânea”. O



grupo Stalker caminha pelos lugares vazios da cidade, que, por contraste, se encontram cheios. Nesses espaços o controle e a domesticação dão lugar as multiplicidades de apropriações de uma vida autônoma e paralela, habitada por vegetações espontâneas, plantações, atalhos vincados na terra, águas não reprimidas, e, memórias, guardadas entre os descascamentos das ruínas e nas lembranças dos sujeitos que se vinculam aos espaços.

Careri (2013) utiliza o termo transurbância para descrever o estado de transe experimentado por aqueles que caminham por espaços marginais da cidade, que são frequentemente considerados irrelevantes. Esse estado de transe é comparável ao estado deambulatório de Oiticica e a inconsciência das deambulações, mas está intimamente ligado a uma realidade legítima. O arquiteto faz referência ao termo italiano "andare a zonzo", que descreve essa forma de caminhar que transcende as flanâncias, deambulações e derivas, culminando em uma abordagem contemporânea, que apreende as rugosidades da cidade. Trata-se de um caminhar não retilíneo ou predeterminado, mas sim zonzo e labiríntico, que possibilita encontrar aquilo que não se revela em linhas conformadas, mas sim nas linhas tortuosas da vida.

Eduardo Rocha e Valentina Machado, após experimentarem as transurbâncias de Careli em 2019, sintetizaram muito bem a metodologia buscada nesta pesquisa: uma união entre caminhar e cartografia. Atrelando os conceitos já explorados a uma prática pedagógica, uma pedagogia da viagem, surge o termo caminhografia (caminhar + cartografia):

Caminhografar a cidade, para registrar o que pede passagem, escrevendo, fotografando, dançando, desenhando, filmando, compondo, escutando etc.; jogando possibilidades para habitá-la, transgredi-la e enfrentá-la em suas diferentes velocidades, formas e leis, percebendo seus acolhimentos, sedentarismos e nomadizações através de situações planejadas ou não; e criar intervenções, poéticas ou políticas públicas, mapas abertos, pensamentos, compreensões (Rocha; Santos, 2024, p. 79)

#### 2.4.2 O errante

O arquiteto e urbanista errante é aquele que para Jacques (2012), ao abandonar planejamentos e os traçados de uma cartografia legitimada, adentra a cidade para compreendê-la em seu uso cotidiano, em sua alteridade, entre disputas, conflitos, diferenças e táticas. A proposta do caminhar entre as lacunas da cidade encontra-se com a cartografia deleuze-guattariana de construir e desconstruir subjetividades, promovendo um devir transversal, desestabilizando estruturas verticais da produção dos desejos e multiplicando a neutra horizontalidade harmônica. Trata-se também, de uma forma de potencializar o compartilhamento de experiências, que se encontram expropriadas por uma incapacidade de formá-las e de transmiti-las (Benjamin, 2012 [1933]).

Para Jacques (2012), para fora de uma destruição completa da experiência, o que se presencia hoje é sua domesticação, um tipo de anestesiamento, concebido por uma pacificação do espaço público e pela criação de cenários urbanos de consumo. Anestesiarem tensões é realidade em uma cidade cada vez mais segregada espacialmente, na qual o diferente é dispensado para seu espaço predestinado, ou para os espaços que consegue alcançar e adentrar. Dentro desse impasse, que parece ser insolucionável, encontra-se os homens lentos que “escapam ao totalitarismo da racionalidade” (Santos, 2012, p. 221), reavaliando a tecnoesfera e a psicoesfera, inventando novas práticas, articulações, objetos e técnicas. Ao invés de dizer que eles escapam, infere-se que eles resistem e sobrevivem, permeados e atrelados às imposições da cidade hegemônica, mas diferenciando-se dela.

O errante procura a lentidão intencionalmente, se aproximando dos corpos lentos, assim perde-se o tempo voluntariamente para ganhar espaço. Para Jacques (2012) a lentidão não é apenas uma diminuição de velocidade ou de aceleração, uma questão meramente quantitativa, torna-se qualitativa, ao ponto que condiz com um outro tempo, mais maleável e sensível, do que o tempo cronometrado do relógio. Caminhando contra o tempo acelerado e cada vez mais imediatista da produção neoliberal, a experimentação urbana das rugosidades que emergem de um reconhecimento tátil possibilita a compreensão de outros tipos de tempo – o tempo não mensurável da experiência. Esse tempo invoca memórias encobertas e presenças de um espaço liso que se entrelaça em contramão às condições hegemônicas estabelecidas.

O arquiteto/urbanista errante se coloca no permear do espaço estriado e liso (Deleuze; Guattari, 1995). O primeiro organizado, estruturado, delimitado, estável e sedentário; o segundo é fluido, múltiplo e nômade. O estriado é aparentado e instituído pelo aparelho de Estado, o liso é onde se desenvolve a máquina de guerra, força móvel da resistência. Apesar de um aparente dualismo, liso e estriado compõem um mesmo espaço, um interfere no outro, coexistem.

Entendendo o sujeito como um ser corporificado, Britto e Jacques (2008) elaboram o conceito de corpografia (corpo + cartografia), fundamentado na ideia de que a relação do sujeito com o espaço urbano configura o corpo de quem o experimenta. A corpografia atua como uma fomentadora da corporeidade do sujeito, funcionando como um tipo de memória que se retém no corpo. Dessa forma, corpo e ambiente estabelecem uma conexão coadaptativa, involuntária e transitiva. Vale ressaltar que diferentes experiências entre corpo-cidade (cidade-corpo) ficam contidas em um mesmo corpo, e diferentes sujeitos podem incorporar a cidade de formas distintas. Em outras palavras, a corpografia é sempre única, posto que, cada sujeito experimenta a cidade de uma maneira.

As corpografias acabam por refletir os modos de produção das cidades, bem como aquilo que essa produção exclui ou não consegue controlar integralmente. Relacionando corpografia com o texto de Ribeiro (2007), compreende-se a produção de um corpo-produto, um corpo-mercadoria, moldado pelos paradigmas das ideias de consumo e da cidade

espetacular derivada dessas ideias. Quando condicionado a tais espaços espetaculares, o registro das corpografias seria um reflexo dessa cidade. Por outro lado, o corpo-sujeito seria um desvio da ideia do corpo-produto, registrando em sua corporeidade os processos da experiência nos espaços lisos das microconjunturas urbanas. Dessa forma, a leitura de diferentes corpografias seria uma maneira de entender o que o projeto urbano modela ou exclui e como se estabelecem os processos de subjetivação (Britto; Jacques, 2008).

Assim, Jacques (2012) destaca que o arquiteto/urbanista errante, através de suas caminhadas ou experiências urbanas, produz novas corpografias e adquire uma nova corporeidade, mais próxima de um corpo-sujeito. Esse corpo-sujeito gradualmente se opõe à ideia de um corpo-organismo e de uma cidade-organismo, evoluindo para uma incorporação de um corpo vibrátil e pleno, o corpo sem órgãos.

Caminhar pela cidade e experimentar as lacunas “vazias” incrustadas em seu traçado, torna-se uma maneira de encontrar os corpos lentos e seus mecanismos de resistência. Narrar a experiência dos encontros, cartografá-los no sentido deleuze-guattariano, é dar voz e impulsionar linhas de fuga, desterritorializantes. As linhas de fuga, por sua vez, revelam uma noção de patrimônio não estático e cenográfico, mas permeado por jogos de movimento, transições e mudanças. Essas reverberações não podem ser padronizadas em uma condição de rapidez e fixação. É fundamental compreender que o patrimônio só se mantém vivo se estiver atrelado ao movimento e às metamorfoses, que não mascaram, mas sim preservam as memórias que o atravessam e o mantêm vivo.

A errância é, assim uma postura crítica e voluntária adotada por aqueles que pretendem ler a cidade a partir de suas micronarrativas, através de uma micropolítica. O errante é um pesquisador itinerante que está à procura do corpo sem órgãos, com uma atenção flutuante, mas atenta. O errante não pretende alcançar respostas, mas motivar novas perguntas. Contra diagnósticos, o urbanista errante é aquele que mais vê a criação como uma resposta às transformações coletivas e não como cura de doenças detectáveis.

## **CAPÍTULO 3**

### **Linha Movimento**



### 3. LINHA MOVIMENTO

A partir das propostas delineadas pela pesquisa, foram realizadas caminhadas no recorte de estudo, que posteriormente foram relatadas e sintetizadas em cartografias expressivas, um mapeamento afetivo das linhas que delineiam os territórios existenciais perpassados. As caminhadas foram realizadas entre abril de 2023 e março de 2024. As experiências permitiram, de maneira processual, como proposto pelo próprio método cartográfico, uma ampliação da investigação à medida que novas caminhadas eram realizadas. Cada caminhada proporciona uma experiência única, trazendo à tona novas questões e revelando diferentes aspectos que antes passavam despercebidos ou se modificaram, como o cheiro da terra, que é completamente diferente quando está molhada em dias de chuva.

No que diz respeito à experiência do caminhar, cabe ressaltar que, em um primeiro momento, as caminhadas foram realizadas acompanhadas. O receio de percorrer a linha férrea sozinha era uma preocupação latente, alimentada por discursos que atribuíam perigo a esse espaço e que acabaram por reforçar a hesitação em explorá-lo de maneira solitária. Tal receio reflete como o senso comum molda a percepção de certos lugares a partir de narrativas propagadas. Além disso, enquanto mulher, os medos e ansiedades se manifestaram de forma ainda mais profunda. O temor de assédios e a objetificação feminina não se restringem a esse espaço específico, mas são enfrentamentos da caminhabilidade feminina urbana de modo geral. No entanto, ao adentrar o espaço e encontrar acolhimento por parte de seus habitantes, o medo foi gradualmente dissipado. Passou-se a realizar caminhadas solitárias, o que favoreceu a construção de um sentimento de pertencimento e permitiu uma abertura mais sensível perante as potências singulares do lugar.

Para facilitar a leitura e compreensão, as cartografias foram organizadas em pranchas síntese, cada uma dedicada a uma caminhada específica. As pranchas foram separadas em dois conjuntos principais, correspondentes aos dois complexos analisados. Não serão descritas todas as caminhadas realizadas; selecionou-se relatar cinco de cada complexo.

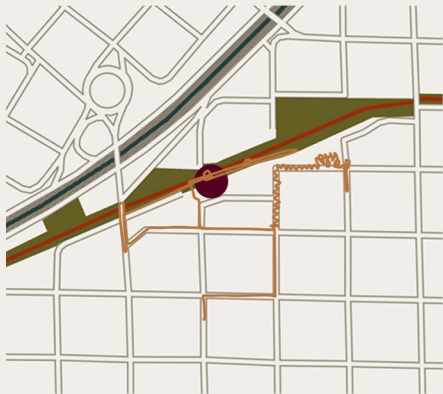
No complexo central da Paulista, foi escolhida a predominância da cor avermelhada, que reflete a tonalidade marcante da ambiência local. Essa escolha remete à cor da terra presente ao longo da linha férrea, particularmente nas proximidades da rua das antigas casas ferroviárias situadas à beira da linha. Já para o complexo de triagem, optou-se pela predominância do verde, essa tonalidade reflete a abundante vegetação espontânea e ruderal que cresce entre a linha férrea e as ruínas das edificações, além de estar presente no plantio realizado pelos moradores locais.

Após as cartografias, serão destacadas algumas experiências e discussões derivadas dessas caminhadas, com foco em cinco linhas de fuga que emergiram ao longo do processo. Toda a discussão visa dar ênfase nas linhas desterritorializantes, aquelas que de alguma forma destoam das linhas dominantes que atuam em prol da perspectiva do abandono destas áreas. Verificando no cotidiano desses espaços processos de subjetivação singulares, que evidenciam ricas camadas de temporalidades encobertas e memórias fragmentadas. As discussões incluíram manifestações gráficas, colagens e fotografias, que dialogam com o texto exposto.

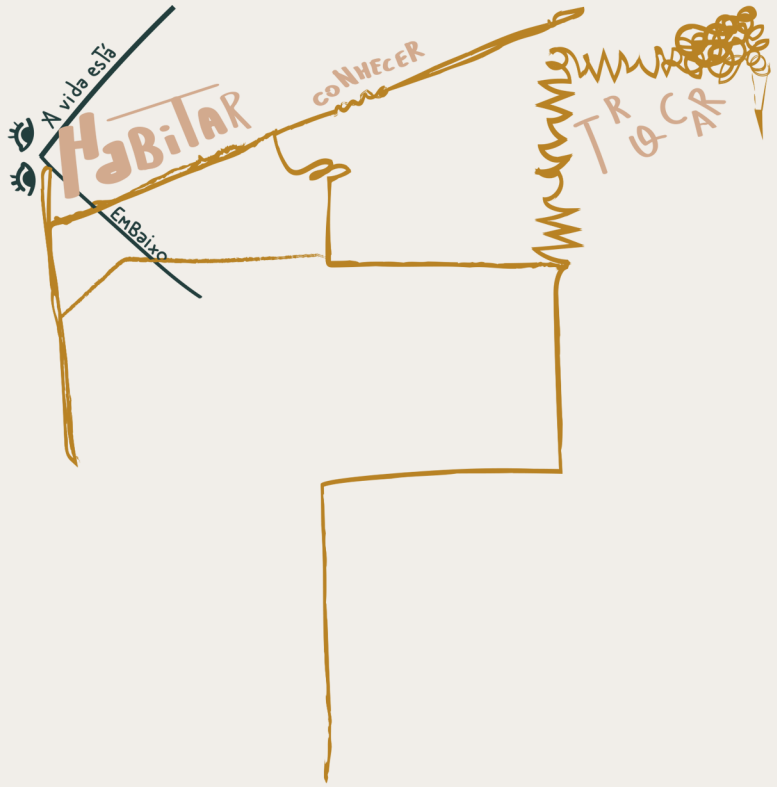
COMPLEXO CENTAL PAULISTA - CAMINHADA 1



COMO CHEGAR À LINHA?



- Estação ferroviária
- Linha férrea
- Rio Bauru
- Caminhada



- Agitação
- Medo
- Calma
- Bloqueio

No dia 23 de abril de 2023, fui ao centro de Bauru para explorar o traçado ferroviário. Era um domingo ensolarado e, **acompanhada** de um amigo, explorei o local pela primeira vez. **Eu já havia ouvido que se tratava de uma zona muito perigosa e que deveria estar acompanhada para caminhar por ali.** Apesar de esperar pouco movimento, surpreendi-me com a intensa atividade no local: pessoas carregando sacolas, conversas ecoando pelas ruas e um fluxo constante de carros e pedestres. Seguindo a movimentação, chegamos a uma **feira**. Não era uma feira livre comum; em vez de barracas de alimentos, havia **exposições de ferramentas, roupas e objetos antigos**. Fascinada, continuei em busca da linha férrea. Em uma rua fechada, avistei uma antiga estação ferroviária, mas o acesso estava **bloqueado** por uma cerca. Seguimos até um pátio, onde a feira se tornava ainda mais vibrante, com exposições organizadas de forma orgânica ao redor de um antigo armazém ferroviário fechado. Consegui vislumbrar a linha férrea ao lado do armazém, mas o acesso permanecia **fechado**. Intrigada, voltei pelo caminho inicial e encontrei um portão aberto que levava à estação ferroviária, marcada pelo logotipo da FEPASA. Finalmente, cheguei à linha férrea, mas não adentrei os trilhos devido ao mato alto. De um lado, havia a estação e sua plataforma, trancada e com janelas cobertas, indicando **acesso proibido**. Do outro, vi casas ferroviárias alinhadas ao longo de uma rua de terra, delimitada por plantas cultivadas pelos moradores. A rua, em contraste com o burburinho da feira, era tranquila e aconchegante, marcada pelas trilhas deixadas por passos. **O silêncio e a ambiência do lugar trouxeram uma sensação de calma.** Retornei à plataforma da estação para explorá-la mais de perto. As paredes estavam cobertas por escritos do tipo "estive aqui", enquanto portas e janelas estavam fechadas com tijolos e tábuas. O local apresentava lixo acumulado, mato alto cobrindo os trilhos e um cheiro forte de urina. Ao seguir um caminho próximo ao gradil, senti um **súbito medo, mesmo acompanhada**. Enquanto avançávamos com cuidado, uma voz masculina gritou atrás de nós, alertando que aquele não era o caminho para a feira. Voltamos e encontramos o jovem que nos alertava. Durante a conversa, ele contou que morava nas casas ferroviárias, que seu avô era ferroviário, e falou sobre a degradação da estação, antes mantida limpa pelos moradores. **A conversa transformou a sensação inicial de medo em conforto.** Após o encontro, seguimos para a rua das casas ferroviárias. Chegamos a um viaduto e subimos por uma escadaria improvisada. Na viela abaixo, um painel chamou a atenção: uma releitura da Santa Ceia com homens vestidos informalmente. Subimos ao topo do viaduto e caminhamos por sua estreita calçada para pedestres. Do meio do viaduto, observei a rua ferroviária de cima, notando os quintais das casas da vila e seus anexos, além de uma caixa d'água localizada em um dos quintais. Apesar de sentir que invadia a privacidade dos moradores, não resisti e continuei observando por um tempo. Após um tempo, retornamos pela viela e continuamos caminhando pela rua atrás das casas.

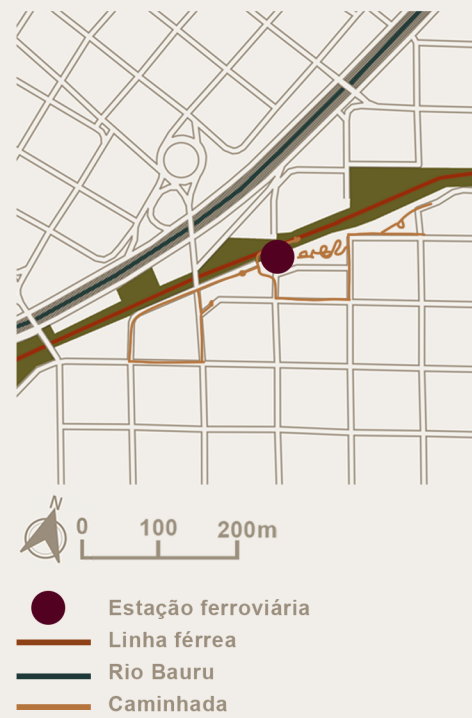




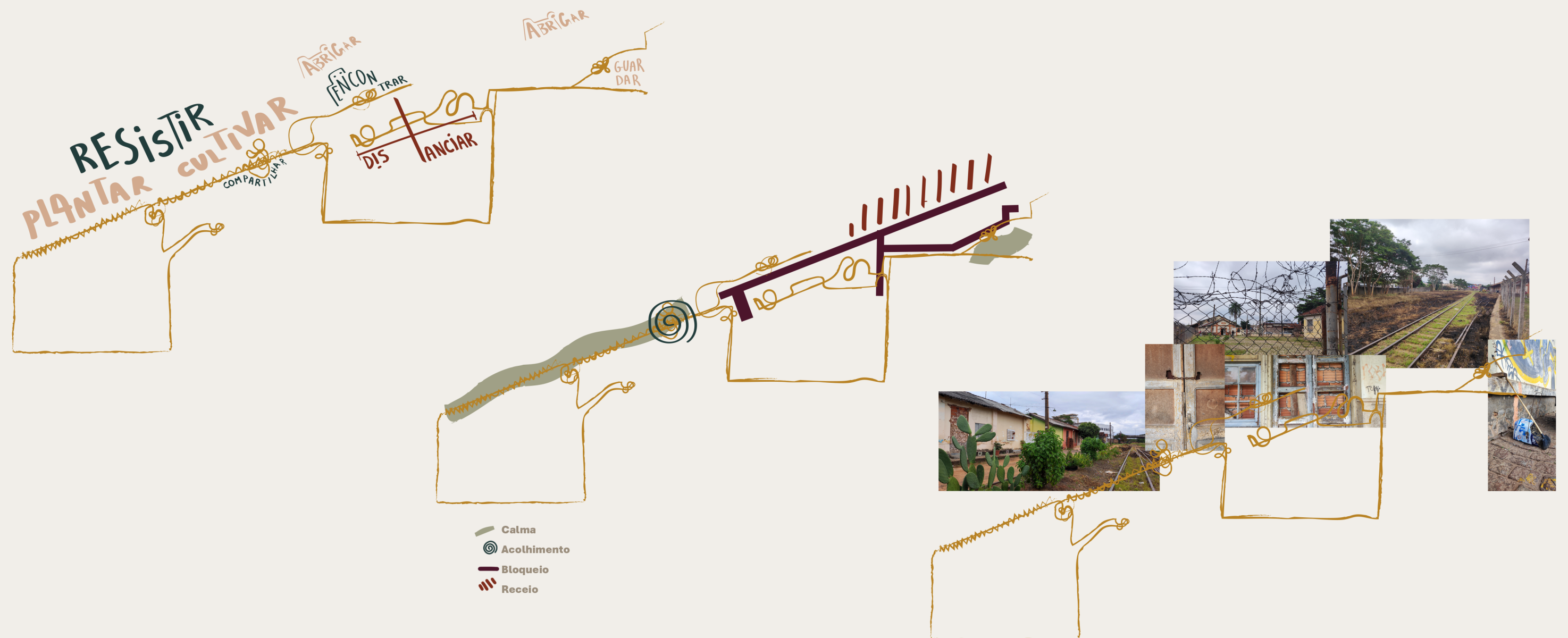
## COMPLEXO CENTAL PAULISTA - CAMINHADA 2



## A RUA SEM NOME



Em 11 de maio de 2023, em uma tarde quente e nublada, **caminhei sozinha** pela linha férrea, iniciando pelo pátio do armazém, que estava sendo usado como estacionamento. Segui até a estação e à casa do antigo chefe da estação, que agora abriga um museu da cidade. O portão estava aberto e, decidida a explorar, entrei. Homens trabalhavam na reforma do local e cumprimentei-os. Um deles, com jaleco branco, me alertou sobre o **acesso restrito**, mas disse que eu poderia observar o espaço e me convidou a ver uma exposição que estava sendo montada. No entanto, preferi não atrapalhar. Observei a estação, especialmente os tijolos que separavam o edifício da plataforma, refletindo sobre **como espaços tão próximos estavam, ao mesmo tempo, fisicamente e simbolicamente distantes**. Ainda no museu, percebi um filhote de cachorro na plataforma, visível através da cerca de arame. Um homem o chamou e o cachorro foi até ele. Após um breve aceno, retornei à entrada da casa do chefe da estação, agradeeci aos trabalhadores e segui para a rua. Decidi acessar a plataforma e, ao encontrar o homem e o cachorro, soube que o animal havia sido adotado na praça Rui Barbosa. Durante a conversa, observei o contraste entre o verde das plantas e o preto da queimada nos trilhos. Também notei as barracas ocupando o lado oposto da plataforma do armazém, mas, estando sozinha, não me aproximei. Segui pela rua de terra das casas de turma, sentindo uma sensação de **aconchego e calma**. Observei as **plantas cultivadas ao longo dos trilhos e as adaptações nas antigas casas**. No final da rua, avistei uma casa de esquina com muros floridos, próxima às oficinas da Noroeste. Continuei pela viela do viaduto e conversei brevemente com um homem, que comentou sobre os moradores da vila. Respeitei sua reserva e voltei para a rua das casas de turma, tocando o **chão seco e observando o contraste entre o viaduto imponente e o lixo espalhado ao redor**. Ao retornar à guarita da estação, uma senhora em frente a uma casa me cumprimentou. Após explicar sobre minha pesquisa, ela me alertou sobre os **perigos da área**, especialmente para mulheres. Convidada a entrar em sua casa, conheci seu esposo, ex-ferroviário, que compartilhou suas experiências nas oficinas de triagem e a vida na antiga colônia ferroviária. Pergunto se estavam sabendo da exposição no museu ao lado de sua casa, eles disseram que não costumam ter relação com o espaço. Refleti sobre essa **desconexão**, em que as histórias humanas eram deixadas à margem, enquanto uma exposição de objetos era exposta no museu. Agradei pela hospitalidade e me despedi. De volta ao armazém, observei o **contraste** entre o lado usado como estacionamento e o lado ocupado por moradores de rua. Conversei com um flanelinha, que me contou sobre sua rotina e as interações com os trabalhadores locais, além de suas memórias de viagens de trem. Ele também mencionou o abandono do espaço, refletindo o estado atual da área. A caminhada revelou as separações e delimitações dos edifícios ferroviários, levando-me a refletir sobre os vestígios cotidianos e humanos, que, embora à margem do discurso oficial, eram tão significativos quanto a história exposta no museu.

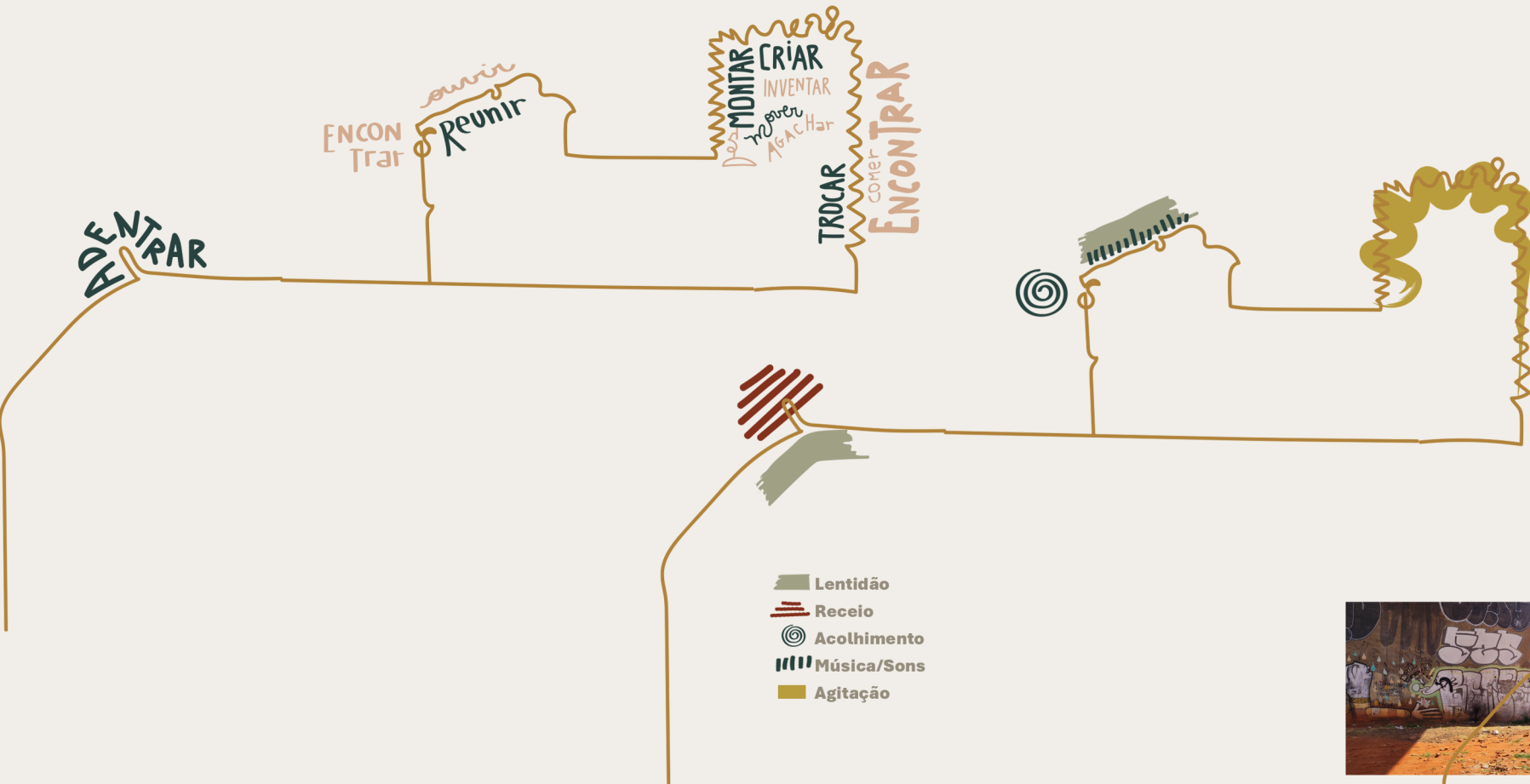




COMPLEXO CENTAL PAULISTA - CAMINHADA 3



ÁPOS A FEIRA, UM CONVITE



Dia 20 de agosto de 2023, um domingo ensolarado e quente. Caminho pela manhã. Parto da rua Gerson França, um pouco distante do complexo central da paulista. Estou **sozinha**. Mesmo à distância, a topografia acentuada revela uma vista distante da linha férrea. Viro uma das ruas e desço. Chego ao viaduto da rua Azarias Leite. Ali, **grafites** coloridos decoram sua parte inferior, destacando frases como "+tranquilidade, +sinceridade, +rebeldia, +luta, +amor". Após observar brevemente o local, atravesso para o lado oposto, onde um **chão de terra marcado por pegadas levava à linha férrea**, separada por um muro e um portão de ferro. Enquanto admirava os detalhes, um homem passou em direção à linha. Ao perceber duas figuras masculinas sob o viaduto me observando, fico com **medo** e opto por não prosseguir e seguir pela rua à direita. Adiantei-me rumo à movimentada **feira livre**, que percorria a Rua Gustavo Maciel. A feira vibrava com o fluxo constante de pessoas, barracas coloridas de **frutas, legumes, pastéis e sucos**. O ambiente era um **mosaico de sons**: negociações entre comerciantes e clientes, o zumbido dos liquidificadores e o rangido do moedor de caldo de cana. Uma barraca de mudas chamou minha atenção, exibindo plantas identificadas com o nome das frutas que produziam, como pitaya, jaca e maracujá doce. Ao atravessar a Rua Júlio Prestes, a feira livre se transformava na feira do rolo, um mercado informal **mais caótico e dinâmico**. As vendas incluíam **roupas, eletrônicos, ferramentas e bugigangas**, enquanto caixas de som reproduziam músicas variadas. Notei um homem sentado em um carrinho de mão e uma casa onde um churrasco acontecia na varanda, ao lado de uma árvore usada para expor roupas. Em outro ponto, um homem empurrava uma bicicleta ornamentada com pelúcias e brinquedos. Mais à frente, crianças e adultos folheavam discos ao redor de caixas espalhadas no chão, próximos à kombi amarela e à antiga casa do chefe da estação, onde roupas estavam penduradas no portão. Ao final da feira, ouvi um vendedor relatar a história da feira a uma mulher curiosa. Agradei e segui em direção à estação ferroviária, aproveitando a **tranquilidade** da rua ao longo da linha para processar as vivências do dia. À medida que avançava, ouvi sons de televisores e observei o movimento discreto nas casas. Próximo ao viaduto da Rua Treze de Maio, vi pessoas **reunidas** e, ao seguir adiante, um homem me chamou. Ele explicou que fazia parte do Projeto Galpão, que ampara moradores em situação de rua. Relatou um incêndio recente que destruiu a cozinha do galpão, forçando-os a realizar cultos religiosos sob o viaduto aos domingos. Convidou-me a participar às 9h e, após trocar informações sobre minha pesquisa, despedimo-nos com ele dizendo: “Vai dar tudo certo!”.



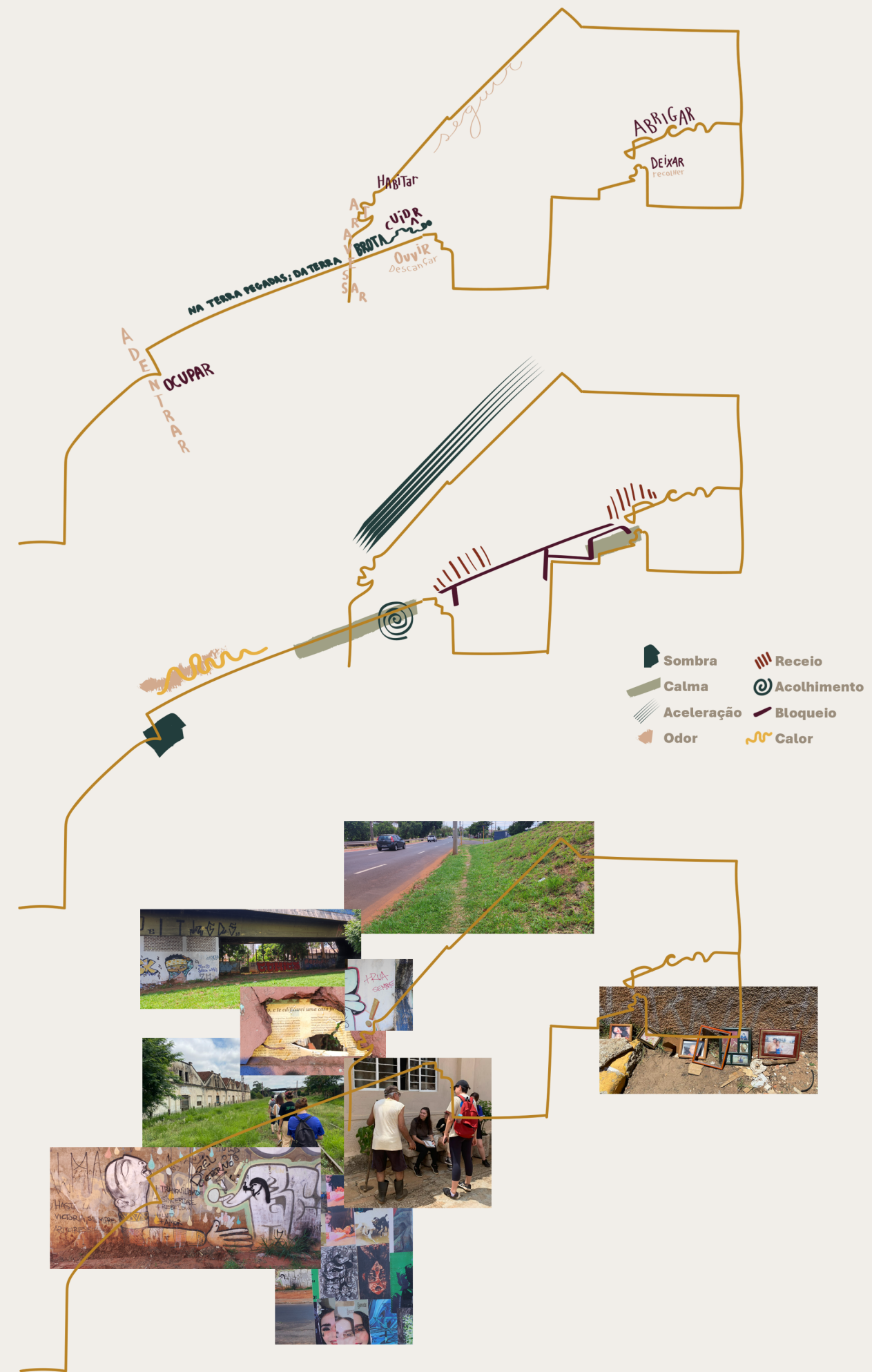


CAMINHAR EM GRUPO



Composição das coletas

No dia 6 de dezembro de 2023, participei de uma **caminhada coletiva** pela ferrovia de Bauru, como parte da pesquisa “Sistemas de produção do transporte: metodologias multidisciplinares em história do transporte e patrimônio industrial”. Iniciamos na Praça Machado de Mello, em frente à estação ferroviária da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Seguimos pelo lado direito, passando pelo Museu Ferroviário Regional e pela Rua Nóbile di Piero, onde observamos as casas de antigos ferroviários da Noroeste. Ali, estudantes do grupo entrevistaram moradores. Avancamos até a linha férrea, delimitada por um muro baixo, e notamos casas maiores, destinadas a funcionários de maior patente. No viaduto da Rua Azarias Leite, encontramos **vestígios de um evento recente**, como lambes nos pilares e um QR code que levava a uma música independente. Continuamos pela linha férrea **sob o sol intenso**, atravessando uma trilha estreita. Uma das integrantes destacou o **forte cheiro** desagradável no local, e vimos urubus sobrevoando. Passamos pelas antigas oficinas da Noroeste e observamos trabalhadores na estrutura. Um homem cruzou rapidamente nosso caminho, dirigindo-nos palavras que não conseguimos compreender. Ao alcançar a rua sem nome, deixamos os trilhos para observar as casas. **Reconheci** um senhor cuidando das plantas, com quem já havia conversado em uma caminhada anterior. Ele chamou sua esposa para nos cumprimentar, enquanto o grupo **descansava**. Um integrante perguntou sobre a vida no local, mas permaneci como observadora. Pouco depois, seguimos a caminhada, retornando pelos trilhos. Contornamos pela rua de trás até o pátio do armazém, onde **vestígios** da feira do rolo, como porta-retratos descartados, chamaram nossa atenção. Descemos pela Rua Antônio Alves e voltamos aos trilhos até a plataforma do armazém, onde vimos barracas e **abrigos**, mas preferimos não nos aproximar para não invadir o local. Seguindo pela Avenida Nuno de Assis, **caminhamos em fila** por uma trilha de terra devido à ausência de calçadas. No viaduto da Treze de Maio, observamos mais abrigos e grafites, como “**+ rua sempre,**” e um convite para um encontro de rap. Debaixo do viaduto, havia uma antiga estrutura ferroviária agora habitada. Por uma **brecha** da casa, li no jornal colado: “e te edificarei uma casa firme.” Contornamos o muro, passando por escoramentos de bambu. Ao atravessar os trilhos, notei uma marmitta aberta com restos de arroz e feijão. Finalizamos a caminhada subindo uma escadaria improvisada no outro lado do viaduto. A caminhada destacou a **experiência coletiva**, em que o grupo se ajustava em um movimento de corpo conjunto. A segurança e as percepções se intensificaram pelo compartilhamento do espaço. Recolhemos vestígios e refletimos sobre memórias e materialidades abandonadas. Lugares como viadutos, muitas vezes ignorados, revelam discursos, arte e encontros ocultos sob o fluxo urbano, abrigando histórias e corpos que permanecem (in)visíveis.





## COMPLEXO CENTAL PAULISTA - CAMINHADA 5



## EM DIREÇÃO A LENTIDÃO



Em 22 de março de 2024, numa tarde quente e nublada, com uma leve brisa, pego um ônibus até o centro comercial de Bauru, desembarcando na Avenida Rodrigues Alves. Caminho **sozinha** pela Rua Rio Branco, observando a **agitação** do comércio, com **barracas de ambulantes e trailers de comida**. Atravesso o **movimentado** calçadão da Rua Batista de Carvalho e continuo descendo até a entrada da casa do chefe da estação, onde folhas caídas de uma grande árvore cobrem o chão. Diferente do início da caminhada, dominada pelo intenso movimento comercial, ali prevalece um **ritmo mais lento**. Paro diante do portão fechado do museu para observar a linha férrea e refletir sobre a **efemeridade**, simbolizada por uma folha em decomposição que recolhi da árvore. Ao virar a esquina, encontro o flanelinha ajudando uma senhora com o carro. Ele me apresenta a um homem que, enquanto espera a esposa sair do trabalho, comenta sobre a decadência da linha férrea e alerta sobre a presença de **"noias"** na área. O homem relembra nostalgicamente sua infância viajando de trem, mencionando o pai, que foi maquinista. Também discute as ocupações ao longo da linha e as possíveis ações do governo. Depois de me despedir, sigo até a Rua Antônio Alves, onde recolho pedras e observo um pedaço de corrente de plástico. A **insegurança** no local me faz retornar. Exploro os arredores da linha pela Rua Elizeu Álvares Gomes, onde **muros parcialmente demolidos revelam trilhas** usadas por pessoas que ocupam o espaço. O local acumula entulho e lixo, ampliando a sensação de abandono. Ao passar pelo viaduto da Rua Araújo Leite, observo a linha férrea se estendendo até o horizonte de um lado e se curvando junto aos imponentes muros de um shopping do outro. Opto por visitar a estação e as casas de turma, percorrendo o caminho habitual. Na estação, a porta interna permanece **trancada**, enquanto entulhos de construção revelam detalhes como ladrilhos ornamentados. **Recolho fragmentos**, um pouco de **terra úmida** da rua sem nome e uma flor amarela do jardim das casas que se irradia para a linha. Uma garoa fina intensifica a atmosfera melancólica. As casas estão fechadas, e o local parece menos acolhedor do que em visitas anteriores, talvez por conta do clima. Ao chegar no viaduto da Treze de Maio, um homem sentado em uma cadeira me observa fixamente, o que me causa desconforto. Subo o barranco e decido encerrar a caminhada, marcada por reflexões sobre efemeridade, contrastes entre o passado e o presente e os novos corpos que ocupam a linha férrea.

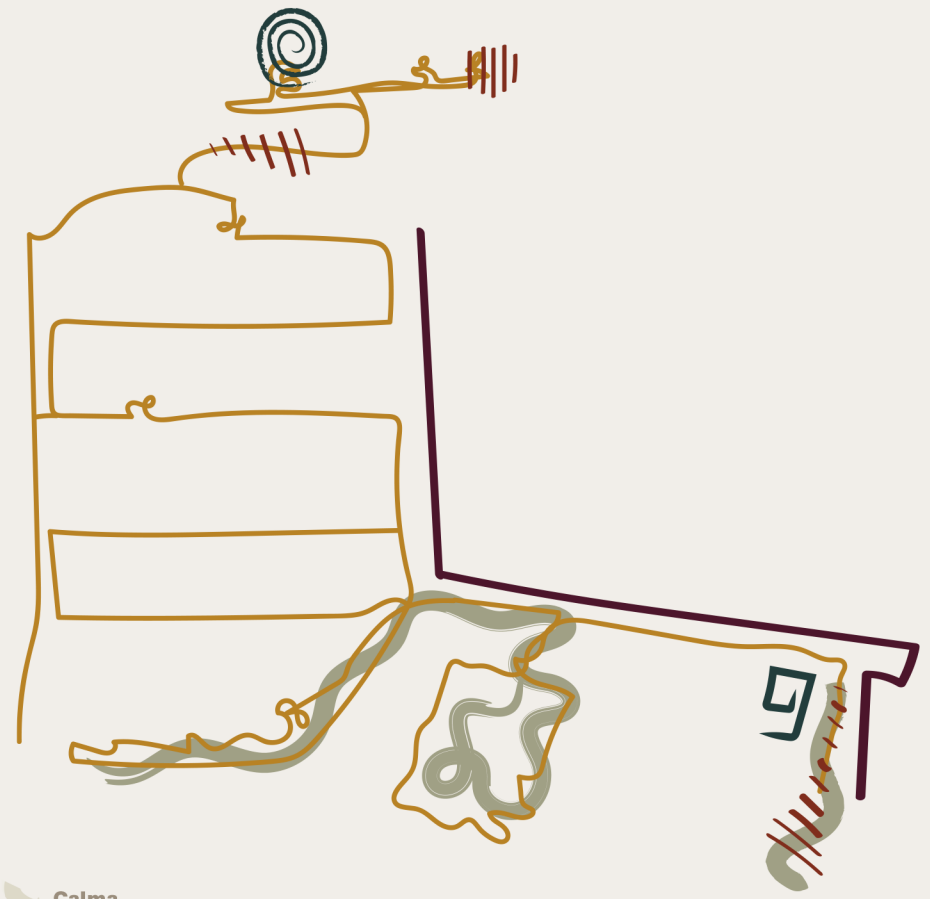
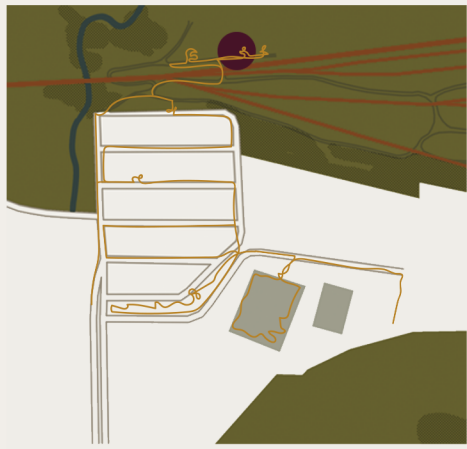




COMPLEXO TRIAGEM PAULISTA - CAMINHADA 1



VESTÍGIOS DISPERSOS



No dia 29 de maio de 2023, com céu claro e ensolarado, decidi explorar a linha férrea além da zona central da cidade, motivada pelo encontro com um casal na vila central que havia vivido na antiga vila de triagem. **Sozinha**, iniciei minha caminhada pela Avenida Manoel Duque, próxima à antiga estação de triagem. A linha férrea estava cercada por vegetação densa, e encontrei vestígios de um portão e uma guarita abandonada, com **sinais de abrigo**. Continuando, encontrei uma placa indicando direções para a usina de trilhos e para a estação ZPT. Optei por seguir pela trilha da usina, atravessando os trilhos e avistando casas distantes. Ao ver dois homens fardados, **senti receio** e decidi voltar. Uma outra trilha me levou a uma pequena **área apropriada** pelos moradores, onde encontrei um balanço e plantas cultivadas. Segui para o bairro Guadalajara, onde as ruas eram **acolhedoras**, com casas de arquitetura semelhante, mas cada uma adaptada pelos moradores. Em uma das ruas, encontrei um grupo de três homens conversando e perguntei sobre a antiga vila ferroviária. Um deles me contou que a vila já não existia, mas ainda havia uma casa da vila próxima a um campo de futebol. Fui em direção ao campo, como indicado por eles, onde encontrei um muro com a inscrição "Centro de Formação de Atletas Foguinho Sports", mas não consegui encontrar uma entrada. Decidi voltar e, ao caminhar por outra rua, observei um largo canteiro com girassóis plantados em pneus, mesas improvisadas e uma churrasqueira de tijolos, características de um **espaço comunitário** não formalmete planejado, mas acolhedor. Sentei-me em um banco e observei a rotina de uma moradora lavando a calçada, refletindo sobre a **vida singular** que se desenrolava ali. Continuando minha busca pela casa da vila, encontrei um portão aberto com o brasão "G.R.E. Triagem Bauru". O campo de futebol ali era bem cuidado, **silencioso** e com bandeiras nas extremidades. Mais à frente, avistei outra área com crianças jogando. Perto dali, encontrei a casa da vila, de madeira e pintada de verde, com um portão baixo e alguns cachorros latindo. Não encontrei ninguém, então segui por uma rua de terra que se estreitava em uma trilha. No chão, encontrei um pedaço de trilho entre a terra. A calmaria do local me convidava a seguir, mas a sensação de **insegurança** me fez voltar para a rua da casa de madeira. Antes de concluir minha caminhada, decidi retornar aos trilhos e explorar o ponto onde havia começado minha jornada. Atravessei a guarita em ruínas e cheguei às casas de turma, onde a rua estava vazia. No final, encontrei a antiga estação, com **plantas crescendo entre os escombros**, criando uma **simbiose** com a construção em ruínas. Durante a exploração, fui abordada pelos homens fardados, que me alertaram sobre os perigos da área, devido à presença de pessoas roubando peças dos trens sucateados. Obrigada a retornar, voltei à rua das casas de turma e encontrei um morador, filho de ferroviário, que me contou sobre sua relação com a casa e com os vizinhos. Ele me convidou para **conhecer** seu quintal, onde havia criado um espaço de lazer com um lago e uma área de trabalho. Percebi, com esse acolhimento, como os moradores haviam se apropriado da área, criando uma sensação de ruralidade, mesmo dentro dos limites urbanos.



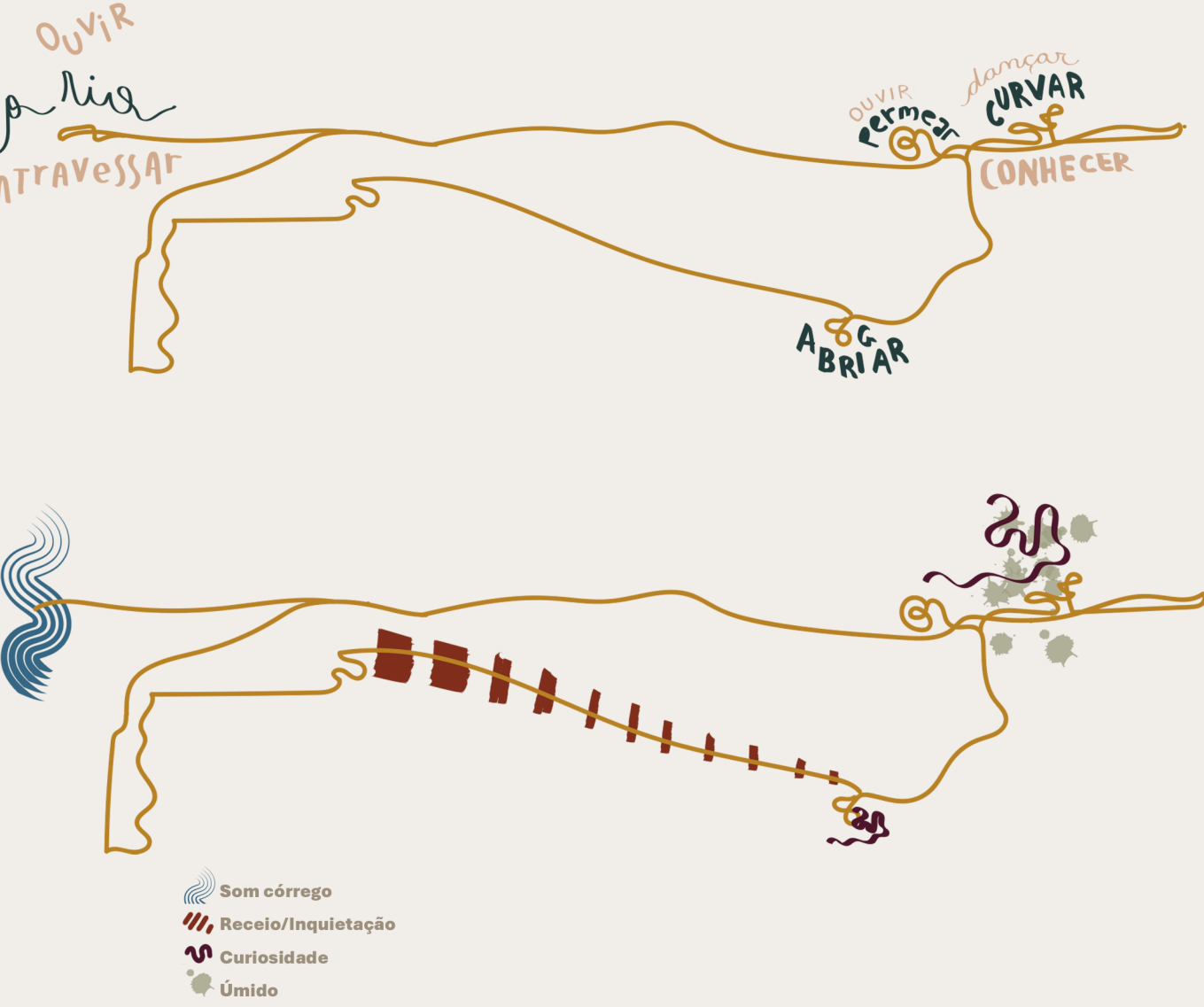
COMPLEXO TRIAGEM PAULISTA - CAMINHADA 2



PERMEANDO RUÍNAS



No dia 10 de agosto de 2023, uma quinta-feira de céu limpo e clima agradável, **caminhei com meu amigo** pelos trilhos de triagem. Entramos pela trilha do balanço, onde um gato descansava na sarjeta. Seguimos por um caminho de terra ladeado por vegetação densa. Apesar de estar acompanhada, sentia um leve receio sobre o destino ou quem poderíamos encontrar. Após algum tempo, encontramos uma pequena estrutura coberta, parcialmente escondida pela vegetação. Explorei o local sozinha, onde havia uma cobertura no chão e folhas espalhadas, sugerindo que **alguém poderia ter se abrigado ali**. Continuamos pela estrada até uma bifurcação e escolhemos o caminho da esquerda, que levava aos trilhos. Misturados com pedras de brita, o chão exibia **pegadas** humanas e **rastros** de aves. Descemos até uma área com ruínas ferroviárias. Entrei em um anexo parcialmente coberto, onde encontrei uma mesa tombada e janelas com esquadrias quebradas e **raízes atravessando-as**. Ao sair, avistei saguis entre as árvores de outra ruína sem cobertura. Um deles estava sobre uma treliça remanescente do telhado. Dentro, árvores cresciam em antigas cabines de banheiro, formando um cenário peculiar. De volta à estrada, encontrei meu amigo conversando com um **funcionário** terceirizado da Rumo. Ele comentou que alimenta os macacos com bananas e transporta trilhos retirados do local para reaproveitamento em Agudos, onde mora. Comentou que seu pai era ferroviário, fico pensativa sobre a coincidência. Após nos despedirmos, seguimos para a maior ruína: a oficina. A oficina exigia **cuidado para caminhar**, com partes da cobertura de madeira caídas e o chão tomado por folhas, galhos e raízes. Uma grande árvore crescia em um vão na parede, **como se abraçasse o edifício**. A natureza ressurge em harmonia com o espaço, exigindo que abandonemos a dominação para nos **curvar e dançar** com ela. Um caminhão tombado e tomado pela vegetação também fazia parte do cenário. Após a destruição das paredes, a estrutura metálica da oficina e locomotivas sucateadas ainda estacionadas ficaram visíveis. Subi uma pequena escadaria de madeira, mas não encontrei acesso às locomotivas. Saindo da ruína, vi o senhor indo embora com o caminhão enquanto outro funcionário passava de bicicleta. Retornamos aos trilhos e seguimos para a estação. Próximo à guarita, desci para observar uma **pequena ponte** que me chamou atenção. Os trilhos passavam por cima, enquanto um **córrego fluía abaixo. O som predominante era o da água correndo**, e a vegetação ao redor movia-se em sintonia com o fluxo. Depois de um tempo apreciando o local, subimos de volta à guarita e seguimos embora.

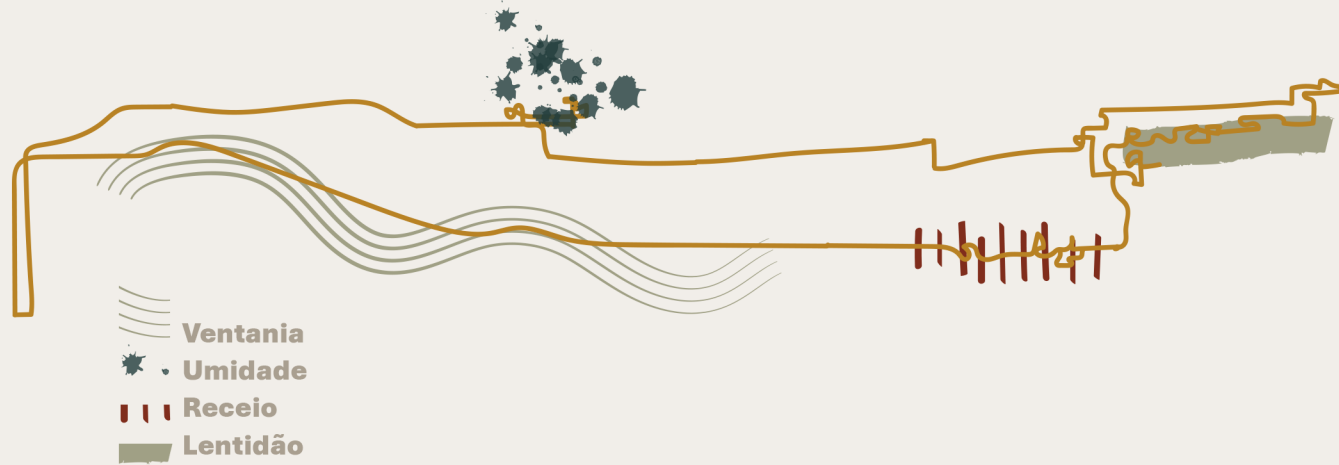
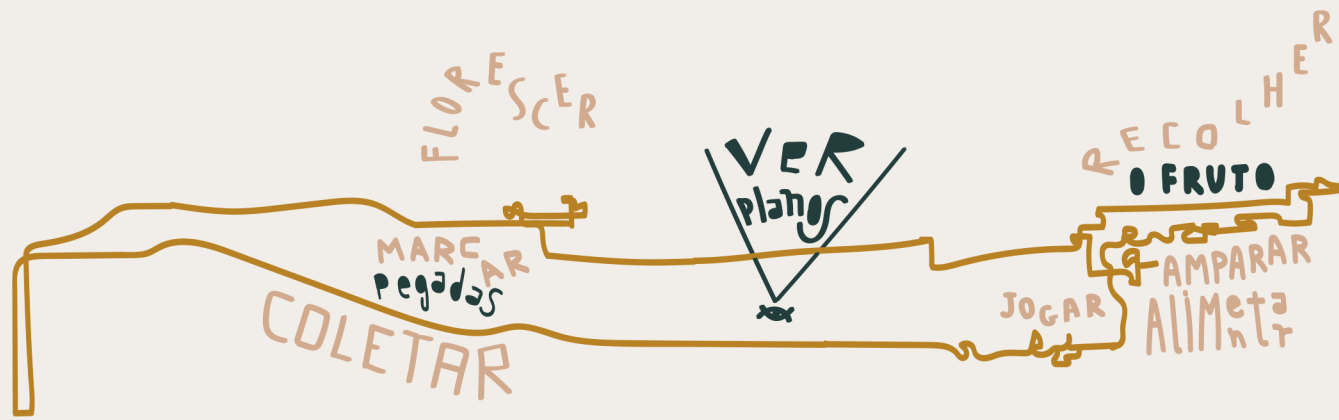
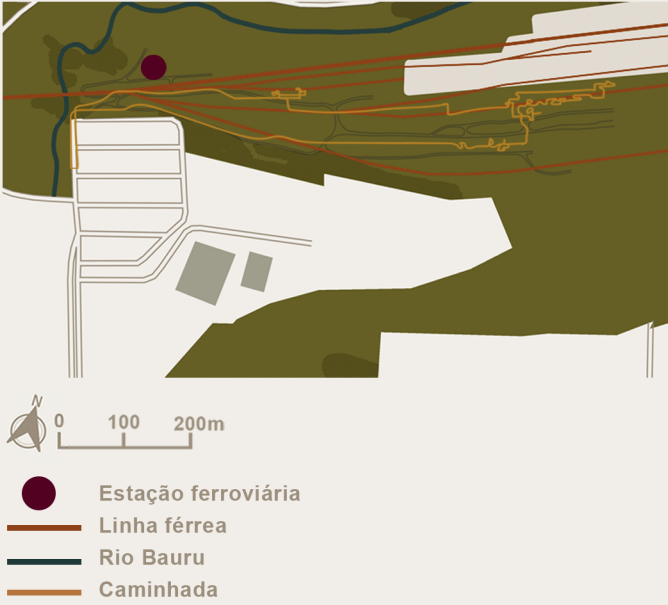




COMPLEXO TRIAGEM PAULISTA - CAMINHADA 3



DO FRUTO QUE BROTA NO FERRO

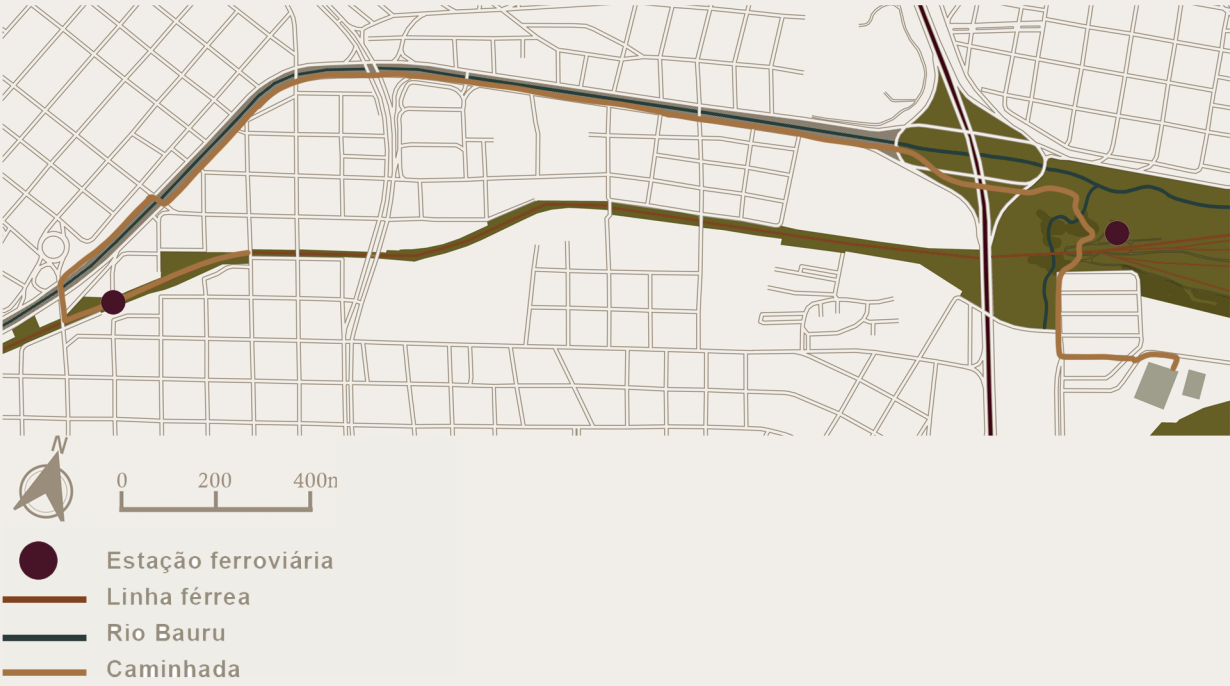


Em uma manhã nublada e com vento forte de 28 de outubro de 2023, retornei, **acompanhada** de um amigo, ao bairro Guadalajara. Iniciamos a caminhada pela Rua Manoel da Silva, próxima à rodovia. Seguimos por uma estrada de terra até a linha férrea, margeada por vegetação que balançava ao vento. Durante o trajeto, **comecei involuntariamente a coletar vestígios**, dando início às minhas coletas. A primeira foi uma flor de jurubeba. Chegamos à bifurcação e, desta vez, optamos por seguir outra estrada de terra. A trilha, mais fechada e isolada, oferecia vistas do horizonte com locomotivas ao longe, mas logo foi encoberta por árvores. À direita, avistamos uma área aberta com construções industriais distantes. O eco de uma buzina de trem ressoava enquanto encontrávamos partes de locomotivas tombadas, já **tomadas pela vegetação**. Adentramos uma nova bifurcação que levava a um pátio indefinido, onde carcaças de locomotivas e uma kombi tombada compunham a paisagem. Avançando, encontramos uma oficina abandonada, onde nos **abrigamos da garoa** que começava a cair. Lá, uma locomotiva estacionada estava cercada por vestígios de ocupação humana, como um colchão e um sofá. **Um pé de pinha, integrado à carcaça da locomotiva**, chamava a atenção com seus frutos maduros. Um funcionário da empresa Rumo gentilmente ajudou a colher uma fruta, que comi enquanto conversávamos sobre a história do local, anteriormente usado para revisão de trens. Guardas chegaram acompanhados por um cachorro chamado Lobinho. Eles explicaram as limitações para fotografar locomotivas e alertaram sobre os perigos locais, como **“noias”** e animais peçonhentos. Após a conversa, seguimos para outras áreas, incluindo um quiosque próximo a um campo de futebol, mantido pelos funcionários da Rumo. **Frutas** como manga e jaca amadureciam ao redor do campo, destacando a vitalidade da vegetação. No retorno, paramos na bifurcação para explorar edifícios em ruínas. Uma grande árvore, antes verdejante, agora exibia galhos secos com uma única flor vermelha remanescente. Adentrei a oficina em ruínas, onde a **umidade** favorecia o crescimento da vegetação, incluindo uma imponente lantana. Os mosquitos nos forçaram a sair rapidamente. A caminhada terminou com reflexões sobre o contraste entre a **vitalidade da natureza** e a decadência das estruturas ferroviárias, enquanto nos dirigíamos à guarita do bairro.

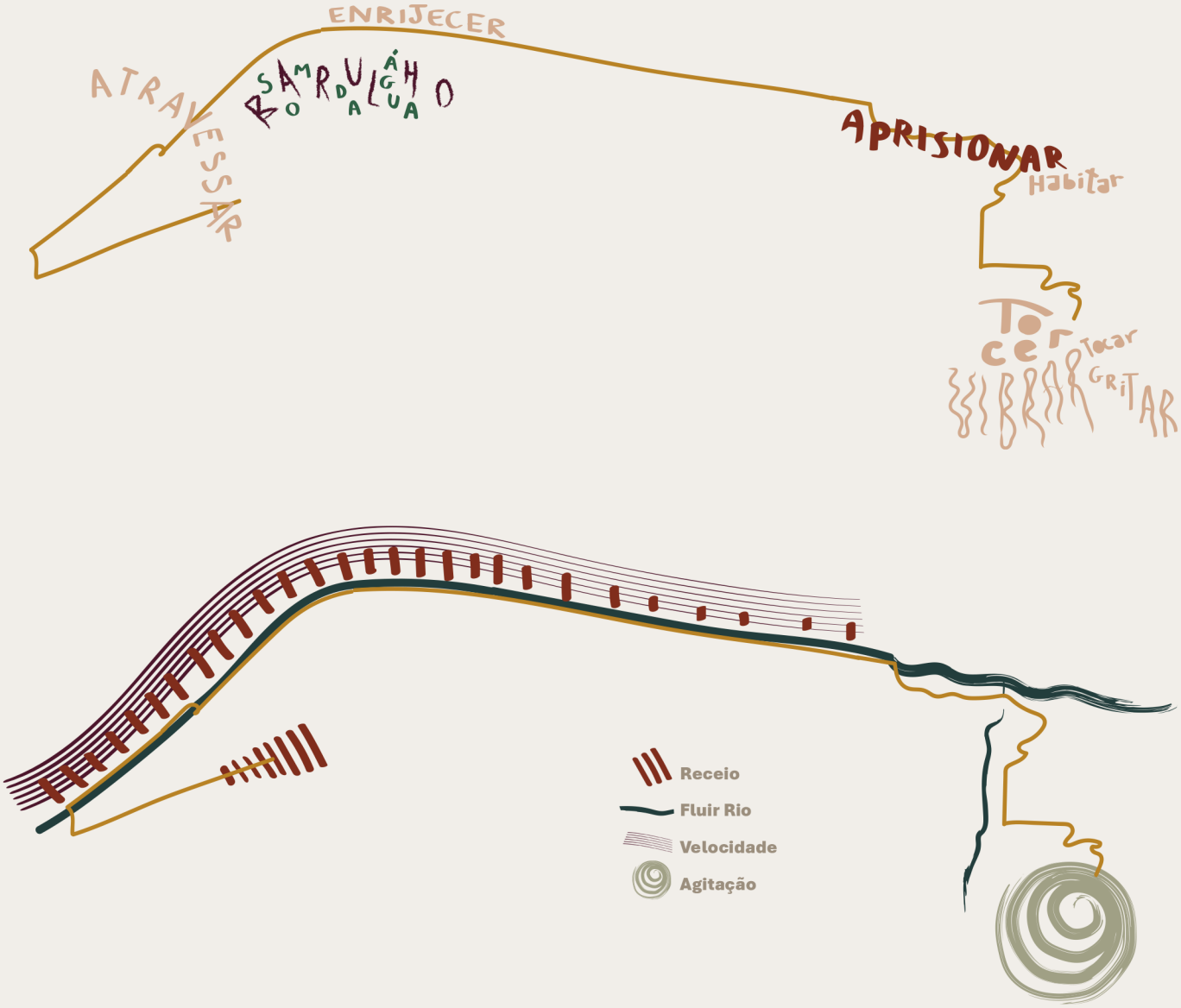




## DO RIO AO JOGO



No dia 29 de outubro de 2023, **acompanhada** de um amigo, iniciei uma caminhada partindo da Rua Antônio Alves, com o objetivo de explorar o trajeto ferroviário entre dois complexos. Inicialmente, planejávamos percorrer os trilhos, mas a altura da vegetação e o acúmulo de lixo nos fizeram optar por um percurso margeando o rio Bauru. Seguimos pela ciclofaixa da Avenida Nuno de Assis, observando a interação entre o **rio, a cidade e a linha férrea**. O trajeto revelou uma paisagem urbana contrastante. Passamos por abrigos improvisados sob viadutos e avistamos a fauna urbana, como patos nadando em meio ao concreto canalizado, cenas que se destacavam contra o barulho constante dos carros. Apesar do nível baixo e escuro da água, o odor era menos intenso do que imaginávamos. Em trechos mais arborizados, frutos caídos tingiam a ciclofaixa, enquanto grafites adornavam as estruturas de concreto ao longo do percurso. A caminhada exigia **atenção** e **postura rígida**, pois o **fluxo intenso de veículos em alta velocidade** tornava o trajeto **perigoso** e limitava nossos movimentos. Ao chegarmos à Avenida Nações Unidas, presenciamos o encontro do rio com um córrego afluente. Esse ponto era marcado pelo **som forte das águas** que competia com o barulho das buzinas, além do intenso tráfego de veículos. Seguimos pela ciclofaixa em direção às áreas mais afastadas da cidade, onde o rio começava a recuperar traços de sua naturalidade. Descemos sob uma ponte para observar o local onde a canalização terminava, embora a obra de um trevo rodoviário tivesse assoreado o rio. Ao cruzarmos a rodovia, adentramos a área das obras, percorrendo terrenos lamacentos. O rio, agora com vegetação surgindo entre o concreto, começava a retomar um curso mais orgânico. Mais à frente, encontramos uma árvore marcante: nela, havia um saco de lixo pendurado e uma manequim sem cabeça, pintada com detalhes em vermelho, compondo uma cena surreal que indicava a bifurcação de dois caminhos. Decidimos seguir a trilha que nos conduzia à parte posterior das casas da turma no complexo de triagem, uma região que evocava a tranquilidade de uma área **rural**. Ali, avistamos o **quintal** de uma família, onde uma criança nos cumprimentou com um aceno. Seguimos pelos trilhos até o bairro Guadalajara, onde percebemos um **movimento atípico**. Curiosos, acompanhamos o fluxo de pessoas. Seguindo o movimento, chegamos ao canteiro e à pequena trilha que o atravessava. O movimento de pessoas estava intenso. **Som de fogos, música e conversas**. Uma fila se formava em um bar de esquina. Quando adentramos a rua do campo de futebol, mais movimento. Barracas estavam montadas vendendo bebidas e espetos. No portão de acesso ao campo, as pessoas se aglomeravam para entrar e sair. Adentramos o local. Estava ocorrendo um **jogo**, e depois descobri que era parte de um campeonato entre times amadores da cidade. Nas grades, as pessoas formavam um **emaranhado** de corpos, **apoiando-se e se escorando**, enquanto gritavam e acompanhavam a partida. Na arquibancada, a aglomeração era tamanha que quase não havia lugar para sentar. O movimento era tão intenso que vi meninos **pendurados em uma árvore para obter uma melhor visão do jogo**. Ambos os times contavam com torcidas organizadas, uniformizadas e com bateria. Assim, encerramos nossa caminhada, acompanhando uma partida de futebol no campo de triagem.





**ENCONTRAR E COLETAR**

The map illustrates a process of urban engagement and intervention. The path starts at 'CUIDAR' (Care) in a park-like setting, moves to 'CONHECER' (Know) in a street scene, then to 'ABRIGAR' (Shelter) in a building entrance, followed by 'PARASIXAR' (Parasitize) in a building facade, and finally 'A PROPRIAR' (Own) in a street with a tree. The path ends at 'CUIDAR' (Care) in a building with a sign.



- [illegible]



### 3.3 Linhas de Fuga

#### 3.3.1 Habitar Linha

Ao caminhar pelos complexos, é possível observar as antigas vilas ferroviárias, onde as casas estão ocupadas e revelam um modo de habitar singular. Nos dois complexos, as residências que margeiam a linha férrea possuem características distintas.

No complexo de triagem, o habitar reflete um diálogo com a experiência rural inserida na cidade. Amplos espaços são dedicados a plantações e, frequentemente, à criação de animais como cavalos e galinhas. A apropriação do espaço transcende os limites da casa, com a presença de grandes árvores frutíferas que ultrapassam os perímetros privados e enriquecem o entorno, evidenciando uma particularidade única dessa forma de viver.

No complexo central, as moradias, marcadas pelas transformações do tempo, revelam adaptações que traduzem as mudanças vividas pelos moradores. Suas portas e janelas se abrem para a rua de terra, cujas marcas no chão narram histórias dos passos que por ali caminham. A terra possibilita o cultivo e um senso de pertencimento que vai além do espaço privado da casa, expandindo-se para uma cidade invisível, inserida silenciosamente no projeto de abandono. Na terra negligenciada por aqueles que temem adentrar, brota o que o asfalto e o concreto impedem de crescer. A lentidão encontra seu espaço, contrastando com a dinâmica produtiva da cidade.

Pallasmaa (2017) enfatiza a casa para além de uma arquitetura meramente funcionalista. É na casa que é celebrado o ato de habitar, a maneira como alguém se relaciona com o mundo, um intercâmbio e uma extensão entre corpos: “[...] por um lado, o habitante se acomoda no espaço e o espaço se acomoda na consciência do habitante, por outro esse lugar se converte em uma exteriorização e uma extensão de seu ser, [...]” (Pallasmaa, 2017, p. 7). A casa pelo ato de habitar converte-se em um lar, simbolicamente um repositório móvel de memórias, sonhos e desejos.

Nomeamos muitas construções de casas, mas somente aquelas que se tornam uma extensão de nós mesmos, de nossas vivências, podem ser chamadas de lar — um espaço com uma dimensão mais complexa e íntima. Podemos nos mudar e, por diversas circunstâncias, nos abrigar em novos espaços, mas transformar esses lugares em um lar leva tempo — e muitas vezes nem chegamos a esse ponto. Um lar não é circunstância do instante comprimido, do presente, da glorificação, da ostentação, do imediatismo, da beleza vendável aos olhos. Um lar é fruto da duração, momentos acumulados e reinventados de um processo permanente do indivíduo com o mundo.

O lar é uma encenação de memória pessoal, um mediador complexo entre a intimidade e a vida pública. O espaço pessoal expressa a personalidade para o mundo exterior, mas, de modo igualmente importante, reforça a imagem que o





Figura 24: Foto-colagem, habitações em triagem  
Fonte: Autora (2025)

morador tem de si mesmo e materializa sua ordem do mundo (Pallasmaa, 2017, p. 21)

O que seriam das casas da antiga colônia se estivessem inabitadas? E da rua de terra, que acolhe, como uma miragem no deserto, o corpo solitário que se desloca pela linha férrea? Talvez restassem apenas construções vazias, compondo um cenário que nunca realmente existiu, ou já teriam sido demolidas, descartadas como as memórias daqueles que, um dia, puderam chamar essas casas de lar. Ocupadas pelos seus moradores as casas permanecem...

Permanência. Pode-se associá-la à perseverança e a uma certa estabilidade, mas nunca à estagnação ou à simples sucessão. Permanecer é durar. Duração: campo da criação e da diferença, como extrapola Deleuze (2018 [1968]) sobre Bergson. Permanecer pelo ato de habitar implica mudanças, movimentos e adaptações. As casas da vila foram coloridas, e extensões foram acrescentadas às construções. Não seriam essas modificações uma forma de fazer com que as edificações se ajustem ao modo de viver dos moradores? Não seria esse movimento que transforma casas em lares? Conservar o movimento, propõe Jacques (2011), a participação ativa do habitante na construção de seus espaços.

Um dos aspectos mais intrigantes deste habitar as margens dos trilhos é perceber como esse espaço proporciona um tipo de habitar distinto daquele que tem sido priorizado pela arquitetura, principalmente após o movimento moderno e sua repercussão. Usufruído pelo sistema produtivo, é a arquitetura obcecada pelo novo e pela funcionalidade, mas que não cede hiato para o convívio comunitário, do extravasar para a cidade, para a rua, para um jardim externo.

As casas da vila, por sua vez, revelam algo singular: abrem brechas aos vestígios. A terra, com sua materialidade permeável, convida ao toque, à recolha, à moldagem. Ela oferece um suporte que transcende os limites do espaço privado, permitindo que as casas se expandam para além de si mesmas.

Nas ruas compartilhadas, há espaço para que floresça um jardim, ainda que modesto. Esse jardim, integrado ao caminho, torna-se parte viva do lugar, tocado, mesmo que de forma sutil e à distância, pelos que por ali passam, deixando suas pegadas. São marcas silenciosas de presença, pequenos testemunhos do cotidiano. Mais do que elementos decorativos, os jardins são atos de resistência. Eles expressam cuidado, carinho e uma afirmação de pertencimento. Demonstram que ali há vida, que ali existem pessoas zelando pelo espaço que habitam, transformando-o em algo mais significativo e humano.

Há também uma relação de proximidade. Ao caminhar pela rua escuta-se o som que se irradia das casas – das conversas cotidianas até as músicas dos aparelhos televisores. As barreiras entre público e privado são mais tênues, e assim, sente-se um tipo de acolhimento partilhado.





Figura 25: Foto-colagem, habitações central  
Fonte: Autora (2025)



Mas como grande parte dos que desviam da tendência capitalística, as casas continuam negligenciadas, ocultas pelos tijolos e madeiras que fecham as aberturas da plataforma da estação, onde lixo é descartado. O cadeado enferrujado bloqueia a antiga porta de acesso ao edifício. É necessário dar uma volta para ver o outro lado, onde novos paralelepípedos estão sendo trocados dentro das delimitações do museu. Sem respaldo ou consideração, do lado da linha, as casas e seus habitantes permanecem à margem, esquecidos.

Durante minhas caminhadas, desenvolvi um relacionamento mais profundo com um casal que mora em uma das casas de turma do complexo central. Após o primeiro encontro, retornei para visitá-los com a intenção de aprofundar meu entendimento sobre a história de vida deles e explorar com mais detalhes como se relacionam com o lugar onde vivem atualmente. Nos reencontramos no início da tarde do dia 19 de junho de 2023, na sala da casa deles, logo após a porta que dava para a rua de terra. Através da janela, que se abria diretamente para essa mesma rua, era possível avistar ao longe a linha do trem. O televisor estava ligado em volume baixo, transmitindo o jornal local, enquanto conversávamos.

No momento com 75 anos, o homem, de cabelos brancos e expressão amigável, usava óculos quadrados e possuía uma postura inclinada. Nascido em Bauru e filho de um escriturário da Companhia Paulista, passou sua infância no bairro Monlevade e estudou no grupo escolar da vila de triagem “Grupo Escolar Dr. Carlos Chagas”. Seguindo os passos do pai, ingressou na ferrovia aos 18 anos, onde desempenhou diversas funções manuais. Trabalhou no depósito e nas oficinas, sendo responsável pela manutenção externa e pela lavagem dos vagões.

Sua esposa, uma mulher de cabelos curtos e grisalhos, de corpo levemente robusto e expressão mais séria, porém igualmente acolhedora e afetuosa, é alguns anos mais jovem. Nascida em Agudos, ela morou em Duartina e se mudou para Bauru aos 16 anos. O pai dela trabalhava em uma serralheria onde seu futuro marido havia trabalhado antes de ingressar na ferrovia. Desenvolveram o relacionamento até se casarem em 1975, quando se mudaram para a vila ferroviária de triagem, após o pai do senhor conseguir uma das casas para eles. Viveram ali por três anos na “casa 54”, um detalhe que ambos fizeram questão de destacar. Duas de suas filhas nasceram ali, e atualmente também residem nas casas de turma, como vizinhas dos pais.

Após o período na vila de triagem, o casal voltou a morar no bairro Monlevade, na casa da mãe do senhor, após o falecimento de seu pai. Em 1994 a casa pegou fogo levando o casal a conseguirem permissão para se mudarem para a vila central, lugar que atualmente residem. Ali ficaram e “criou raiz” como disse a moradora. Inicialmente, mudaram-se para a casa 17, que abriga a caixa d’água da vila. Ao lado do viaduto, a caixa metálica ainda permanece no quintal e é possível observá-la. Na época, a caixa ainda funcionava como fonte e distribuidora de água para toda a colônia, permanecendo assim por um longo período, até mesmo após a privatização da ferrovia. O senhor destacou que a res-

ponsabilidade pela distribuição de água era sua, e que demorou para a prefeitura implementar uma rede de abastecimento formal.

Uma das coisas que me chamou atenção nesse encontro era que o senhor enfrentava dificuldades significativas de audição. Sua esposa frequentemente repetia minhas observações para ele com uma voz firme e alta. Durante o encontro, ele revelou que havia perdido parte da audição devido ao trabalho nas oficinas ferroviárias, onde era comum a explosão de compressores. “São as mazelas da ferrovia” destacou a mulher. A esposa falou em tom inconformado que ele sempre foi um trabalhador extremamente disciplinado, chegando a trabalhar mesmo quando estava doente, com a respiração debilitada devido às fuligens que inalava durante o lixamento dos vagões.

Durante a conversa, após perguntar se eu conhecia ou havia visitado o local, o senhor mencionou que tentou dar uma volta por triagem, mas os vigias não permitiram sua entrada. A razão por trás desse desejo de retornar é compreensível. Apesar das duras exigências do trabalho, foi ali que ele passou trinta anos de sua vida, estabelecendo relações e criando vínculos de amizade. Ao longo da conversa, ele frequentemente citava nomes de conhecidos. Voltar a esse espaço pode ter sido uma forma de reviver as memórias de quando era mais jovem. Os espaços guardam camadas de lembranças, significados e experiências que nunca poderemos desvendar. Como havia previamente já caminhado por triagem, mostro algumas das fotografias que havia retirado dos edifícios. A maneira como ele pegou meu celular e o demorou para devolvê-lo, comentando com uma mistura de lamentação e curiosidade sobre as fotos, deixou uma impressão marcante. Esse gesto curioso e prolongado ficou gravado em mim.

Sobre a vida após a mudança para a casa e a colônia onde residem atualmente, mencionam que a rede de esgoto, na época da mudança, era antiga e frequentemente apresentava problemas, especialmente durante as chuvas, causando inundações. Eles destacam que o problema só foi resolvido com a substituição do sistema de esgoto, que ocorreu há poucos anos.

Enquanto conversávamos sobre a casa, um chamado de “Vó!” irrompeu pela rua de terra. Em seguida, o neto do casal apareceu na janela. Eu já o havia conhecido durante minha primeira caminhada pelo local, mas não sabia que ele era neto do casal, o que me causou surpresa. Ele fez algumas perguntas sobre materiais de construção, direcionando-as para a avó e logo partiu.

Voltando a conversa, em relação à casa, mencionam que investiram em reformas para substituir o piso e realizar outras melhorias, garantindo que a residência ficasse em condições mais adequadas para moradia. Citam o valor gasto na reforma recente da casa ao lado, onde atualmente reside uma de suas filhas. Enfatizam a substituição das grandes portas e janelas de madeira devido à crescente sensação de insegurança no local. Eles se referem aos “noias” — como chamam os desconhecidos que circulam pela área e utilizam as plataformas dos edifícios para se abrigarem. Comentam que se acostumaram

com a feição de alguns desses sujeitos e, por isso, não se sentem mais incomodados. No entanto, a chegada constante de novas pessoas provoca uma sensação de apreensão e insegurança entre os moradores.

Enquanto eu já estava me preparando para partir, uma das filhas chegou do trabalho e apareceu. A senhora foi buscar um álbum de fotografias e mostrou uma imagem da filha, que acabara de chegar, ainda bebê, deitada em uma cama com uma parede de madeira ao fundo. Explicou que a fotografia era da antiga casa em triagem. Já havia passado um tempo considerável com o casal, e decidi deixá-los à vontade com a filha e me despedir. Agradei pelo acolhimento recebido, pela generosidade e pelo compartilhamento. Saio da casa com todos os acontecimentos reverberando.

Apesar das circunstâncias infelizes providas do abandono da área às margens do leito férreo, o casal demonstra um carinho genuíno pelo local onde vivem há cerca de trinta anos, e como já referido, criaram raízes, transformando a antiga casa em um lar. O zelo pelo local não se limita às palavras, mas é também evidente na forma como cuidam da casa, no zelo pelo cultivo das plantas ao longo da linha. Escutar sobre a ferrovia, o trabalho e a vida deles me fez aprender e compreender como a história de vida de pessoas tem muito a nos ensinar sobre o espaço e sobre o apreço do pertencimento. Habitar, verbo possível em permanência, pertencimento e resistência.

### 3.3.2 A feira do rolo

A feira do rolo de Bauru é um mercado de trocas, escambos e vendas dos mais variados objetos. Atualmente a feira ocorre aos domingos, nos limites do centro comercial da cidade de Bauru, ela se estabelece na frente do antigo armazém ferroviário da antiga Companhia Paulista, e se estende pelas ruas perpendiculares, Rua Júlio Prestes e Rua Rio Branco. A feira do rolo se amarra a uma tradicional feira livre que se prolonga na Rua Gustavo Maciel até a Praça Rui Barbosa. O surgimento da feira do rolo, no início da década de 1970, atrela-se à existência da feira livre que na época ocorria em outro espaço da cidade, na Avenida Nações Unidas. A partir da informalidade, forma-se uma interação entre pessoas que buscavam se encontrar e barganhar, substancialmente: trocar. Perverte-se o que se compreende economicamente como troca, transfigura-se em troca corpórea e substancial, trocar no sentido de estar junto, conviver, conversar, conhecer, afetar.

Apesar da feira livre conduzir e impulsionar tal movimentação, o espaço não supre, devido a condições formais, a livre manifestação da feira do rolo, que cresce e se territorializa em proximidade com a feira livre, mas separadamente. A movimentação e o crescimento da feira do rolo atingem o importuno das autoridades locais, a prefeitura desloca a feira para a Praça Rui Barbosa e, posteriormente em impulso parecido, a expulsa da praça. Por fim, a feira do rolo se reterritorializa em frente ao armazém, local no qual se manifesta atualmente.

Penetrar a feira do rolo é vivenciar, na prática, a multiplicidade que caracteriza o pensa





Figura 26: Foto-colagem, do liso ao estriado  
Fonte: Autora (2025)

mento deleuze-guattariano. Entra-se em um rizoma, para o corpo funcional é confuso e bagunçado, para os acostumados e errantes uma rede potencial. A cobertura e as escadarias do notável armazém, estampado com dizeres e manifestações expressivas, são aproveitadas para a disposição de mercadorias e para o descanso, mais em frente o pátio composto pelo piso em paralelepípedos é preenchido pelas exposições. No pátio, cada território é delimitado por composições inventivas, de tecidos estendidos, engradados, guarda-sóis, linhas que traçam varais, árvores transfiguram-se em cabideiros, bueiro mais declive em mesa expositora, dentre tantas outras tessituras elabora-se um labirinto, permeado por gestos, conversas, músicas e cheiros.

Apreender as forças inventivas das manifestações, na criação e composições desses territórios, não significa romantizar a precariedade, mas compreender as potencialidades da criação, que demonstram como o contato direto com o espaço e as relações de pertencimento provocam forças criativas intensificadas, agrupando valores estéticos.

Folhear os discos de cócoras, sentar-se sobre paletes, erguer-se para observar as roupas do varal improvisado. Os corpos movem-se de maneira distinta ao atravessarem esses territórios: curvam-se, rastejam, erguem-se, contorcem-se. É preciso abandonar a postura ereta para desvendar a feira, para encontrar o que não se procura. São outras corpo-grafias, outros gestos, outras danças.

Os portões permeáveis e entreabertos das casas laterais ao pátio, no início da rua Rua Gustavo Maciel, refletem a interação entre público e privado, composto, por exemplo, do sentar-se na varanda ao churrasco de domingo em frente à casa, modos de habitar que penetram a feira em sintonia. Ao subir a referida rua, o emaranhado se desenrola em linearidade, a feira do rolo contagia e deixa-se contagiar pela feira livre, os territórios materializam-se mais formalmente, barracas enfileiradas montadas paralelamente compõem a passagem retilínea dos corpos.

Permeiar as duas feiras é caminhar pelo espaço estriado e liso (Deleuze; Guattari, 1995). Assim, por mais distintas que sejam, as duas feiras se complementam, permitindo encontros, contágios que se espalham nos meios, preenchendo os vazios. Entretanto, a feira do rolo é mais aglutinante, pegadiça, é o disforme que enfeitiça e dilacera os corpos, faz relampejar memórias, cria, desperta e inquieta.

Ao conceituar os espaços heterotópicos como aqueles fora dos circuitos comuns das cidades, Foucault (2013) indica uma das características mais expressivas das feiras: sua relação com a temporalidade. As feiras proporcionam rupturas que desafiam a tradicional assimilação do tempo, pois este adquire uma dimensão peculiar, desvinculando-se das formas tradicionais de linearidade e regularidade. O processo cartográfico de apreensão da feira do rolo, identificou duas dessas rupturas: a primeira liga-se a efemeridade, a segunda a sobreposição.

A efemeridade liga-se “ao tempo no que ele tem de mais fútil, de mais passageiro





Figura 27: Foto-colagem, corpografias da feira  
Fonte: Autora (2025)



cault, 2013, p.419), indica o movimento justaposto de territorialização, desterritorialização e reterritorialização da feira do rolo, intrínseco na sua história de expulsão e reafirmação em recortes espaciais distintos da cidade e pela sua delimitação temporal de existência, posto que, todos os domingos a feira é montada e desmontada. Neste jogo de montagens, territórios se afirmam, outros desaparecem, e outros relampejam entre os meandros, instalam-se nas brechas em movimentos nômades. Entretanto, mesmos os territórios mais enraizados enfrentam semanalmente o jogo de montagem, permitem-se reinventar, nunca se estabelecem por completo, sempre se reterritorializa em um eterno retorno da diferença.

Jacques (2018) enfatiza o jogo rítmico da execução das montagens: utilizar sobras, restos, farrapos e fragmentos, que expressam um tempo obsoleto e irrisório, e através das confluências de novas ligações compor forças inventivas de presente e futuro. Assim, a feira se expressa todas as semanas, formando em montagens de fragmentos seus territórios efêmeros.

É nos fragmentos: brinquedos, cestas, parafusos, chapéus, tapetes, fitas e das outras mais ínfimas bugigangas, que os territórios feirantes se configuram e afirmam a segunda ruptura da temporalidade: a sobreposição. Cada fragmento com suas memórias, seus tempos guardados, dos gestos que outrora permearam suas materialidades a presença nas composições dos feirantes. Eis uma grande nebulosa de tempos sobrepostos, formando tessituras com os corpos que percorrem o espaço delimitado pelas arquiteturas do antigo complexo ferroviário.

Para Jacques (2011), a noção de fragmento rompe a rigidez do que é fixo, liga-se ao movimento, através da ação tornar pedaço: quebrar, partir, dividir, rasgar, e assim transformar em fragmento. O fragmento é desconsiderado, posto de lado, pois desafia a unidade e a certeza, é o que restou de separações inacabadas, é incompleto, falta... Mas a falta suscita a curiosidade, rompe a linearidade do tempo, e é por isso que a riqueza do fragmento está em seu sentido próprio e singular, desvinculado do todo, da unidade que enrijece. Da incompletude nasce a bricolagem, compor o território com tais fragmentos, com o incidente, e assim, o território fica em suspensão ativa.

O acaso é parte integrante da ideia de bricolagem; é o incidente, ou seja, o pequeno acontecimento imprevisto, o “microevento”, que está na origem do movimento. Bricolar é, então, ricochetear, enviar, ziguezaguear, contornar. O bricoleur, ao contrário do homem de artes (no caso, o arquiteto), jamais vai diretamente a um objeto ou em direção à totalidade: ele age segundo uma prática fragmentária, dando voltas e contornos, numa atividade não planejada e empírica (Jacques, 2011, p.28)

O jogo rítmico da montagem da feira do rolo começa a relampejar antes do sol nascer, não existe horário rígido de chegada e não existe duração padronizada de montagem, cada feirante estabelece seu território em seu tempo, a montagem é lenta e não se fina-



Figura 27: Foto-colagem, montagem  
Fonte: Autora (2025)

liza. O contato com o outro, sejam outros comerciantes, compradores e curiosos atuam no jogo de territorialização, eles passam a permear e compor juntamente, a montagem cessa e volta, sempre parecendo incompleta.

Quando o movimento ganha intensidade, nos meandros da manhã, apreende-se a riqueza das trocas. O espaço se contrai, e um conjunto diversificado de pessoas, sejam paradas, observando atentamente, ou em movimento, caminhando e dançando, entretece-se nas composições. O som é barulho entusiasmado, vozes, conversas, ofertas, músicas, um sobre o outro, um compondo com o outro, heterogeneidade.

A busca por cartografar as dinâmicas territorializantes, resultou em uma **vídeo-cartografia** <sup>31</sup>, na qual é possível observar a vivacidade da feira do rolo. No dia 26 de novembro de 2023, destaca-se o acompanhamento de um feirante que iniciou a montagem de sua banca por volta das 6 horas da manhã. Com tábuas de madeira que outrora compuseram móveis e esqueletos de tábuas de passar roupa, ele constrói uma estrutura para expor uma variedade de objetos: brinquedos, discos, chapéus, roupas, painéis, carregadores... Sua corporeidade interfere diretamente no processo de montagem do território, destaca-se as paradas, reflexões e dúvidas enquanto o som de seu assobio contrasta com o cantar dos pássaros. Enquanto o feirante se territorializa, a feira se territorializa ao redor, aos poucos forma-se um grande corpo, feirante, feira, transeuntes, curiosos, cartógrafo. Com a intensificação surge o movimento da multidão, aglutinação, empolgação e o ritmo se consolida, as memórias se misturam em contágio.

Tal como a montagem, a desmontagem é lenta, não se distingue quando começa um e inicia-se outro. No final da manhã, se atenua o movimento dos passantes, os fragmentos restantes voltam lentamente para as caixas, as exposições começam a ser recolhidas, é neste movimento de retirada que os feirantes se fortalecem em conversas de despedidas. Um dos feirantes desmonta seu território, equilibrando caixas sobrepostas em uma pequena bicicleta. Com ela, ele se desloca até sua casa, carregando consigo os vestígios do dia. No próximo domingo, ele e a bicicleta voltarão, trazendo de volta os restos e outros fragmentos, montando novamente sua venda. Porém, dessa vez, outro quebra-cabeça a de ser composto, com novas memórias a serem recolhidas ao final da manhã.

A feira do rolo é espaço-movimento, no qual as memórias não estão apenas preservadas, mas vivas, em constante transformação, atreladas a um processo de criação e persistência. Os modos de fazer, de conhecer e de expressar presentes na feira do rolo são tanto representativos de uma vasta memória coletiva das feiras urbanas brasileiras, como são valiosos para os participantes e autores dessas práticas. Tais práticas não estão estáticas no tempo, à espera de serem resgatadas em um passado distante, ao contrário, estão em constante movimento, impulsionadas pelas ações de troca, de conversas, e pelos vínculos que são criados e continuam a ser fortalecidos pelo grande corpo da feira.

---

**31 Acessar em: <https://www.youtube.com/watch?v=IXiny5gtJt0>**





Figura 28: Foto-colagem, desmontagem  
Fonte: Autora (2025)

A feira do rolo é, verdadeiramente, uma memória viva.

Dentre os suportes dessa grande memória viva feirante, encontra-se o espaço no qual a feira se manifesta, e destaca-se que, este espaço não atua em passividade, como um palco ou cenário, ele é um grande corpo que afeta e é afetado pelas práticas e permite que a feira se materialize. Os antigos prédios ferroviários, em destaque o antigo armazém e seu pátio, tornaram-se parte da memória da feira do rolo, suas escadarias, sua cobertura, o piso em paralelepípedo, atuam diretamente no grande corpo da feira.

Quando o poder municipal propôs asfaltar o pátio do antigo armazém e retirar as antigas pedras de seu piso, os feirantes atuaram contrários à proposta, entendendo o papel que a materialidade possui na preservação da memória coletiva. Devido a resistência feirante, o piso não foi retirado e continua compondo a atmosfera do espaço. Assim, a feira não permite a memória do lugar morrer e o espaço abriga as novas memórias feirantes, eis o poder resistência do espaço-movimento.

Há mais de duas décadas a feira se configura em frente ao armazém ferroviário, atualmente fechado e utilizado como depósito pela prefeitura. Projetos remodeladores do espaço já surgiram junto ao poder municipal, uma das propostas visava a instalação de um “Mercado Municipal” e foi divulgada pela prefeitura em 2019. Essas propostas não têm o objetivo de integrar a feira do rolo nem acomodar suas atividades. Questiona-se, portanto, por que a feira, apesar de sua presença, não é vista como um fator que possa impulsionar a revitalização do armazém, acolhendo as práticas que ocorrem ao seu redor.

### 3.3.3 Sob os viadutos

A presença imponente dos viadutos que se erguem acima da linha férrea e dialogam com o complexo central compõem uma paisagem urbana de contrastes marcantes. Construídos para resolver o problema de conexão entre duas partes da cidade, separadas pelo rio Bauru e pelo traçado ferroviário, esses viadutos foram pensados para cumprir meramente sua função de integração. As imponentes estruturas foram dimensionadas para suportar o intenso fluxo de veículos e a velocidade. Entretanto, os viadutos assemelham-se a subordinados rebeldes: cumprem seu dever, exibindo sua função e imponência para quem os observa de cima, mas ocultam, sob suas estruturas, dinâmicas que escapam ao controle. Abrigos e caminhos compõem a parte inferior. Pilares maciços se transformam em telas para escritos, enquanto suas coberturas fornecem refúgio — um recurso raro na cidade. E ali, nas sombras dessas gigantes estruturas, dinâmicas ocorrem.

Em uma caminhada sou surpreendida por um grupo de pessoas que se encontravam sob o viaduto, um homem me aborda para me explicar o que estava acontecendo ali. Membros de um projeto voluntário de assistência a moradores em situação de rua estavam concluindo um encontro religioso no local. O homem me diz que a sede do projeto, que se localiza ali nas proximidades, na viela do viaduto, havia sofrido um incêndio e por isso estavam utilizando o espaço. Ele me convida a participar de um dia de celebração, que







estava acontecendo aos domingos a partir das nove horas da manhã.

Aceitando o convite, vou até o local no dia 17 de setembro de 2023. Chego na área abaixo do viaduto às oito horas da manhã, onde encontro um grupo de pessoas cercando uma pequena mesa. Eles estavam cortando pães franceses e os recheando com fatias de mortadela. Logo que apareço nas proximidades, o homem de cabelos compridos encaracolados com quem havia anteriormente encontrado me reconhece e se mostra contente com minha presença. Começo a ajudá-los na preparação do café, que seria servido. Ao redor da mesa, encontrava-se além do homem já conhecido, outras três mulheres, todas muito solícitas. Uma das mulheres encontra uma pequena faca e me entrega. Logo começo a cortar os pães ao meio, que após recheados, eram empacotados em sacolas de papel juntamente com duas fatias de bolo cada.

Após terminado o preparo, que já estava se finalizando quando cheguei, o homem me convida a conhecer o galpão que havia sido incendiado. Homens trabalhavam na reforma do local, cujas paredes estavam cobertas pelas marcas escuras do fogo. Ele me mostrou como funcionava o projeto, onde costumavam guardar as roupas e alimentos recebidos de doações e os banheiros onde ofereciam banho. Segundo ele, o galpão permanecia aberto em alguns dias da semana, oferecendo refeições e serviços de higiene durante a noite para moradores em situação de rua. Ele diz que a maioria dos beneficiários do projeto apareciam espontaneamente e, em muitos casos, retornavam. Em sua maioria eram homens, mas também havia mulheres, que eram priorizadas na ordem de atendimento para os banhos. Além dos serviços noturnos oferecidos, com o banho temporariamente suspenso devido às condições do galpão, ele menciona que aos domingos ocorria a distribuição do café da manhã e a realização de um culto religioso para os interessados, como brevemente aconteceria.

Depois de conhecer a sede do projeto, verifico a chegada de novas pessoas ao local. Alguns estavam levando cadeiras de plástico, guardadas no galpão, até o refúgio sob o viaduto. Ajudo na montagem com as cadeiras e permaneço a observar os acontecimentos que permeavam o local. Dois homens chegaram com equipamentos de som, incluindo uma bateria. As mulheres já haviam arrumado uma mesa onde dispuseram copos com opção de suco, leite ou refrigerante. Decidi me aproximar e perguntei se precisavam de ajuda. Elas responderam que já haviam terminado de arrumar a mesa, então ficamos conversando por algum tempo. Ao explicar que pesquisava sobre a linha férrea, uma das mulheres disse ser filha de ferroviário, recordando o barulho que se irradiava da linha, marcando o início dos trabalhos e a passagem das locomotivas. Outra mulher, formada em licenciatura em artes, recordou um trabalho que realizou durante os estudos, no qual os alunos saíram pela linha para desenhar os espaços ao redor da ferrovia.

Mais pessoas continuavam a chegar. Uma família chamou minha atenção: uma mulher acompanhada de dois meninos pequenos. Algumas pessoas iam se acomodando nas cadeiras, enquanto outras se espalhavam ao longo das paredes do viaduto ou se sentavam no chão próximos ao limite do patamar que descia para a parte da linha férrea.

Decido me sentar no chão, próximo ao patamar. Do lado oposto de onde eu estava, um homem chega com sua bicicleta, que carregava uma caixa e várias sacolas amarradas. Após encostar sua bicicleta na parede do viaduto, ele se senta por um tempo em uma das cadeiras próximas a parede, mantendo o capacete sobre o boné vermelho, enquanto conversava com outro homem próximo.

Às 9 horas é liberado o café, forma-se uma fila em frente à mesa. Cada pessoa pega uma sacola e uma bebida. Após todos receberem sua porção, incluindo os voluntários que ajudaram a montar o local, o homem que conheci se aproxima e me oferece também a comida. Aceito um pedaço de bolo de sua sacola e um copo de refrigerante. Enquanto conversamos, o senhor que havia chegado com a bicicleta se aproxima e o abraça fortemente. Embora não fale muito, ele sorri com facilidade, demonstrando um gesto de carinho verdadeiro. Reconheço o senhor com sua bicicleta atravessando o armazém ferroviário em outra ocasião. Ele e sua bicicleta torna-se outro corpo comum daquele espaço.

Após terminado o café se iniciou algumas falas. Um homem, vestido com uma camiseta amarela, boné e bermuda, iniciou a leitura de um capítulo da Bíblia. Logo após o início, um homem acompanhado por um carrinho de mercado aparece na viela e entra no viaduto. Ele se aproxima de uma das mulheres e pergunta se poderia ficar ali por algum tempo, apesar do seu odor. A mulher o oferece uma cadeira para sentar-se. O cheiro que o homem emancipava era forte, mas ninguém parecia se incomodar com sua presença. Enquanto o culto prosseguia com o homem falando, eu passei a observar as crianças que estavam no local. Um dos meninos inquietos permaneceu poucos minutos próximo a mãe, levantou-se e começou a explorar o local. Vejo-o observando a linha férrea, encostado na parede próxima ao limite do patamar. Sobe a viela com seu irmão, desce o caminho criado no barranco que acessa a linha, por lá se perde por um tempo. Não percebo quanto tempo ele demora para voltar, mas depois o vejo com sua mãe.

Depois das falas programadas, o espaço de fala se abre a todos. Uma mulher compartilha seu desafio de superar o uso de drogas, destacando sua recente conquista de ter conseguido um lugar para morar. Após isso os músicos ganham seu espaço, e a música ressoa pelo viaduto, pela linha férrea e pela cidade. Abertura. Alguns dos presentes começam a cantar. Logo é finalizado o encontro. Os presentes recolhem e juntas as cadeiras. Ajudo com a desmontagem do espaço, levando até o galpão os utensílios. Após um tempo as pessoas começam a se dispersar, vou embora e me despeço quando a maioria já havia partido, restando apenas o homem que havia conhecido primeiro, uma mulher voluntária e o senhor com sua bicicleta. Quando voltava para a casa observo a família com os meninos atravessando a linha férrea, perpassando a plataforma da estação.

Entre as atividades observadas nas linhas férreas urbanas do interior paulista, após período de sucateamento, destaca-se o avanço do tráfico de drogas e o aumento considerável de usuários que circulam por esses locais. Os poderes municipais, por sua vez, têm falhado em adotar medidas eficazes para enfrentar essa situação, muitas vezes limitando-se a ocultar os problemas. Seguimos com os olhos vendados. Um grande pano preto







moldura os limites da temática. Na cidade de Bauru, essa realidade é particularmente evidente, servindo como sustentáculo para o que se busca: abandonar até que se auto destrua.

Ignoradas em suas potencialidades, as múltiplas vivências que ali ocorrem, paradoxalmente, deslegitimam o que se prega. Encontrar sob o viaduto um projeto que acolhe os habitantes em situação de vulnerabilidade que permeiam à linha férrea, é testemunhar uma ação que valoriza o que o abandono considera insignificante. É impactante perceber que, apesar da individualização tão prevalente em nossa sociedade doente, ainda existem pessoas que enxergam e atuam nas linhas de fuga, capazes de transformar a realidade em contraste com o pensamento hegemônico, que prefere deixar apodrecer até que nada mais reste. Há forças de esperança que resistem, e encontrar esse projeto sob o viaduto reacendeu em mim essa esperança.

### 3.3.4 Natureza Manifesta

Diferentemente do movimento urbano que se entrelaça entre os edifícios ferroviários do complexo central, as delimitações da vasta área do complexo de Triagem parecem existir além das fronteiras da cidade, mesmo inclusa dentro do perímetro urbano e contornada pelos bairros que crescem ao redor. No espaço, no qual o rio Bauru volta a contornar-se buscando reencontrar seu fluxo natural, os grandes edifícios ferroviários encontram-se em ruínas dialogando com as locomotivas e os vagões sucateados, descartados ao longo dos trilhos. Entre a argila e o ferro, que um dia supriram as demandas do homem, cresce a ocupação de outros seres. Vegetações e animais encontram suporte, irradiando-se e consumindo as estruturas postas em esquecimento. É como se a natureza, ao mesmo tempo forte e delicada, reivindicasse uma coexistência possível, uma simbiose orgânica que, em gestos sutis, propõe uma alternativa ao que o homem insiste em ignorar e descartar. Essas ruínas vivas, nos lembram do que poderia ter sido uma relação mais harmônica, a possibilidade de uma vida conjunta que continua a ser rejeitada pelo impulso humano de produção, dominação e descarte.

Permeiar as ruínas me trouxe um abalo entre atravessamentos distintos, de um lado, uma tristeza inocente pelo que foi descartado e posto à mercê, com suas memórias sendo deterioradas pelo impulso do esquecimento. De outro, uma surpresa me excitava, impulsionada por ver como os galhos se entrelaçam tão organicamente com a materialidade perdida. Eles se agarram, contornam e se expandem. Outras vidas reivindicam sua presença em uma cidade modelada pelo olhar de um antropocentrismo ilusório.

A natureza que cresce em harmonia com o edifício, frequentemente escorrendo e entrelaçando-se pela materialidade de alvenaria e metal, sempre me levou a refletir sobre essa relação simbiótica entre construção e vegetação. Simbiótica porque o grau de integração tornou-se tão profundo que separar um do outro acarretaria danos inevitáveis. A vegetação, incrustada na estrutura, abraça-a como se ambos coexistissem em perfeita sintonia, inseparáveis em sua relação. Ao extrapolarmos o conceito de simbiose



Figura 31: Foto-colagem, natureza manifesta nas brechas

Fonte: Autora (2025)



do campo da biologia, podemos entender essa relação como fruto de uma conjuntura onde elementos não planejados inicialmente passam a estabelecer novas coordenações. É nesse contexto que surge o que Anna Tsing (2019) chama de “algo mais”, um espaço onde capacidades inesperadas se desenvolvem. Há uma poética intrínseca nesse processo: reconhecer o desenvolvimento que emerge do ato de compartilhar com outro corpo — antes distinto ou concebido em separação — uma nova dinâmica. Essa relação, em constante transformação, dá origem a um mutualismo que transcende a simples coexistência.

Adentrar ruínas e observar a simbiose entre edifício e vegetação nos convida a imaginar um novo tipo de relação possível. Essa experiência nos aproxima do conceito de “perturbação lenta”, como sugerido por Anna Tsing (2019). As paisagens de perturbação lenta são espaços em que diferentes espécies estabelecem colaborações, interagindo e evoluindo de forma conjunta, reivindicando às condições destrutivas do antropoceno para conseguirem sobreviver em comunhão. Nesse contexto, o termo “lentidão” adquire um significado especial, sendo menos uma característica a ser objetificada e mais “um sonho a encorajar” (Tsing, 2019, p. 23). É na lentidão que encontramos a possibilidade de observar os processos de transformação, adaptação e resiliência que ocorrem quando organismos distintos aprendem a coexistir, revelando as potencialidades de relações que emergem do tempo e da convivência.

Em diálogo com a paisagem de perturbação lenta, Clément (2004) denomina de terceira paisagem os territórios que compõem uma paisagem em devir, em transformação. A terceira paisagem se manifesta nos espaços desprovidos de intencionalidade funcional, podendo ser encontrados nos espaços urbanos intrínsecos e involuntários. Esses espaços são conceituados pelo autor como baldios. As origens dos baldios são múltiplas: devoluto agrícola, industrial, urbano, turístico, dentre outros. Nos setores urbanos os baldios correspondem a terrenos ligados a um sistema de gestão e ao aguardo de um projeto ou de decisões político-administrativo. O lapso temporal de espera favorece o desenvolvimento dos “bosques dos baldios”, um território abandonado convertido em riqueza.

São espaços não controlados a manifestação na natureza, que perpassa fases adaptativas próprias, uma inter-relação biológica. Tal inter-relação é imprevisível quanto a temporalidade, não podendo ser antecipadas etapas a serem cumpridas ou uma exata sucessão. Fala-se na *performance* da duração da existência: a terceira paisagem não segue uma curva temporal constante de adaptação, mas transformações evolutivas inconstantes. Para o autor, o ponto em comum de tais espaços fragmentários é: “todos constituem um refúgio para a diversidade que vem sendo rechaçada de qualquer outro lugar” (Clément, 2004, p. 3). O que se observa em espaços controlados, é a domesticação da manifestação espontânea da natureza. Nas reservas naturais, a diversidade passa a ser controlada pela restrição de espécies, descartando-se a ocorrência de espécies exóticas ou invasoras buscando sempre certa estabilidade. Já nos territórios dedicados a atividades agropecuárias, a diversidade é quase inexistente. A diversidade, portanto,





Figura 32: Fotocolagem, natureza em simbiose nas ruínas  
Fonte: Autora (2025)

resta aos espaços indefinidos e negligenciados, os baldios.

A diversidade de manifestações da natureza à qual se abrem os espaços residuais dá expressão não apenas à fecundidade, à potência de germinação da Terra, mas também à passagem do tempo, aos incidentes naturais que marcam a evolução ecológica desses espaços e, ainda, aos fluxos do ar e da água, dos animais e dos seres humanos em sua constante circulação pelo mundo (Cabral, 2019, p. 101)

Os desafios enfatizados por Clément (2004) em relação a terceira paisagem refletem a ambiguidade e a ambivalência dos baldios: ou demandar uma postura passiva, que interfira o mínimo, ou uma postura ativa, que interfira nos processos naturais, mas exigido o reconhecimento visceral das dinâmicas mutáveis existentes. As posturas precisam estar alinhadas para a asseguuração da diversidade, para que não se convertam em espaços estreitamente controlados, mas que também alcance a relação de proximidade com a sociedade. Como coloca Clément (2004, p. 24) é uma busca por “criar tantas portas quantas forem necessárias para a comunicação entre estas”.

Existe certa epifania em adentrar a terceira paisagem, uma afeição em relação a intimidade com a natureza, uma troca que permite o despertar de que não somos os únicos seres a habitar a terra. Envolto por outras formas de um mundo possível, aflora-se uma perspectiva de pertencimento. Deixamos por certo momento a cosmofofia instaurada em nosso corpo e propagada pela cidade capitalista. Cosmofofia, que para Santos (2023, p. 14), nos desconectou na natureza e do vínculo como entes do ser animal, nas palavras do escritor: “a cosmofofia é responsável por esse sistema cruel de armazenamento, de desconexão, de expropriação e de extração desnecessária”. A reconexão só é possível via afetamentos: é preciso experimentar, ter contato com as reverberações, e, para aumentar as confluências, é necessário pensar em uma outra produção de cidade:

Esse é um elemento essencial para o pensamento que tem me provocado: “Como a ideia de que a vida é selvagem poderia incidir sobre a produção do pensamento urbanístico hoje? É uma convocatória a uma rebelião do ponto de vista epistemológico, de colaborar com a produção da vida. Quando eu falo que a vida é selvagem, quero chamar atenção para uma potência de existir que tem uma poética esquecida, abandonada pelas escolas que formam os profissionais que perpetuam a lógica de que a civilização é urbana e tudo que está fora das cidades é bárbaro, primitivo – e a gente pode tacar fogo (Krenak, 2022, p.63 e 64)

Agimos com o corpo em totalidade ao penetrarmos a terceira paisagem. Quando adentramos as ruínas, seus muros, suas torções, é como se abandonássemos a passividade do caminhar costumeiro. Dançamos. É preciso torcer-se como os galhos. Ter cautela e não ter pressa. Pedir permissão para a passagem. Ser surpreendido a cada visita devido a novos obstáculos. Atenção ao pisar no chão, que se esconde através de folhagens.



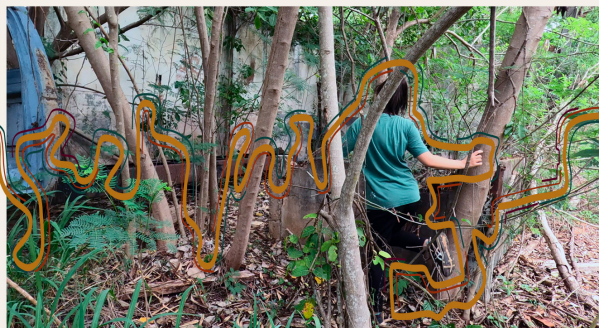
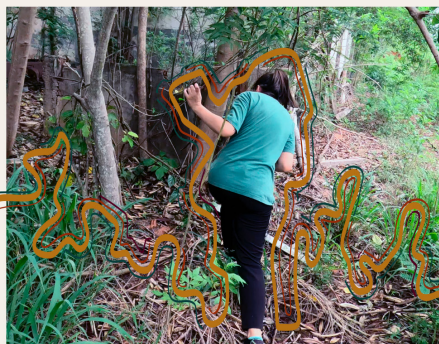
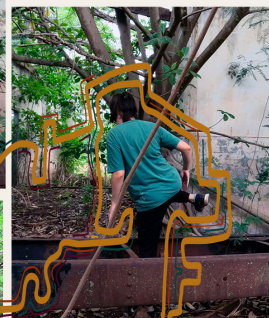
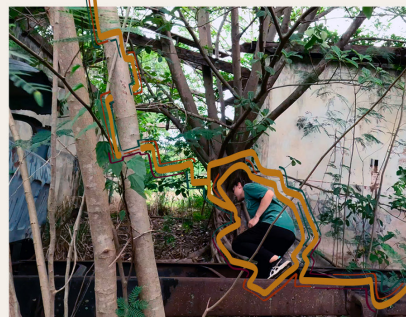
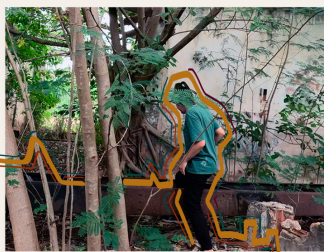
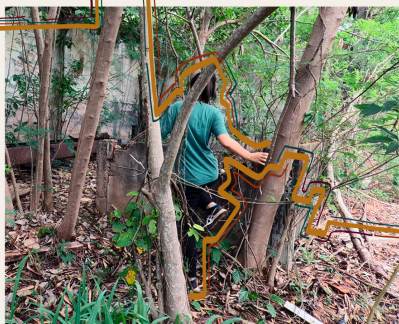


Figura 33: Foto-colagem, corpografia na ruína  
Fonte: Autora (2025)



Em suas experiências ao caminhar por ruínas industriais, Edensor (2008) revela diversas particularidades dessas explorações. Para o geógrafo, ao andar pelas ruínas somos obrigados a não seguir um esquema de ordenação, ao invés disso, improvisamos. Ele correlaciona esse caminhar tortuoso também devido a própria arquitetura industrial, que outrora se prestava necessariamente ao oposto, ou seja, organizar e disciplinar os corpos dos trabalhadores. As rotas sequenciais, ou o espaço propriamente adaptado das fábricas, com o abandono, modificam-se por novas aberturas e entradas aleatórias e acabam por configurar espaços labirínticos. Espaços antes restritos, regidos por convenções de uso e deslocamento, agora são livremente atravessados.

Em vez de limitar o alcance dos movimentos disponíveis, as possibilidades desordenadas da ruína levam o corpo a se abaixar, agachar, escalar, deslizar, saltar, desviar e escolher seu caminho para evitar perigos ocultos. Caminhar não pode seguir um ritmo regular devido à variabilidade da superfície sob os pés e às texturas irregulares que forçam passos altos e, seja pequeno ou extenso. Muitas vezes é impossível progredir de maneira ininterrupta e com propósito em direção a um destino predeterminado (Edensor, 2008, p. 127)

Além do desperte da movimentação corporal, Edensor (2008), destaca que as ruínas permitem o envolvimento com o espaço de forma menos autoconsciente. As ruínas desorientam nossos sentidos, habituados à vigilância constante, à iluminação controlada, às texturas familiares e aos sons previsíveis. Tocamos o metal gélido, as paredes rugosas e úmidas, ouvimos o som dos pássaros, dos insetos ou do vento, notamos o cheiro particular da vegetação e da terra.

Ademais, as ruínas evocam outras relações com o tempo, descentralizando os limites construídos entre passado e presente. Nas ruínas somos assombrados por fantasmas, já que a experiência multissensorial acaba por despertar memórias involuntárias. Somos transportados para outros lugares, outros tempos: passados intocáveis ou futuros delirantes. Assombrados pelos sinais do passado projetamos coisas conhecidas ou não, damos vão à imaginação. Possuídos pelos que já estavam ali, ficamos a investigar o que faziam, como se comportavam, tentando seguir os passos não marcados (Edensor, 2008).

### 3.3.5 Vestígios de uma vila

O que faz com que um lugar, que não se configura em limites espaciais, continue existindo mesmo quando sua materialização é inexistente aos olhos? O âmago dos lugares está em sua significação subjetiva e simbólica, a propósito é isso que os difere dos espaços. Quando um lugar, rico pela vida que o transborda, se desmaterializa no espaço físico, ele continua a sobreviver em inúmeros vestígios. Sobrevive nas lembranças e nas corporeidades dos sujeitos que outrora lhe atribuíram significado. Mas também podem reverberar em fragmentos e ações que se perpetuam na coletividade.

Relampejos e fragmentos de uma antiga vila ferroviária, já inexistente no espaço físico,

me atravessaram enquanto eu caminhava pela linha férrea e pela cidade que se revelava próxima aos trilhos. A vila parecia, de algum modo, me guiar, mesmo sabendo que eu não poderia realmente adentrá-la. Fui conduzida pelas três casas de madeira da colônia central, com suas tipologias características; pelos relatos de um casal de moradores que cruzou meu caminho; pela casa remanescente, com sua coloração esverdeada; e, por fim, pelo campo de futebol, cuja energia, vibrante com o jogo, irradiava-se além dos muros.

Entretanto, quanto mais me aproximava dos relampejos da vila, mais crescia minha curiosidade em conhecê-la. Não havia informações concretas sobre como a vila havia desaparecido, por que restava apenas uma casa e como o campo de futebol existia ao seu lado. Impulsionada por essas questões, decidi descer do meu voo de suspensão e tentar desvendar o enigma que me atravessava e, de algum modo, ainda habitava aquele espaço.

Encontro-me com a filha do zelador do campo, que mora na casa remanescente, e ela me conduz até um morador da antiga vila, que ainda reside nas proximidades. Após nosso primeiro encontro, retorno para visitá-lo e descobrir mais sobre a vila que tanto me inquietava. Na manhã do dia 23 de março de 2024, dirijo-me ao bairro Guadalajara, seguindo pela segunda rua após a guarita de acesso à linha férrea, onde atualmente mora. O homem, de 65 anos, com porte físico grande e cabelos brancos, estava sozinho em sua casa. Conversamos na sala de entrada, sentados em seu sofá azul. Deixo-o à vontade para falar, perguntando sobre sua relação com a linha férrea.

Ele inicia contando sobre a chegada da linha férrea em Bauru, destrinchando uma história que se mostrava distante dele, mas que explicava com detalhes, perpassando o percurso de crescimento da linha férrea até chegar em Bauru. Não o interrompo, mas, além do que dizia, fico intrigada principalmente com os gestos que seu corpo expressava. Com os dedos ele riscava no tecido do sofá, que por instantes ficava levemente marcado, um mapa, tentando ilustrar o caminho da ferrovia pelas cidades até chegar em Bauru. Incentivo-o a compartilhar sua conexão com tudo isso, e, assim, o mapa que antes estava tentando marcar no sofá começa a se expandir com suas memórias mais pessoais.

Seu bisavô, avô de sua mãe, já era ferroviário. Seu avô seguiu os passos, virando conferente da Companhia Paulista. Sua mãe nasceu, em Itirapina, passando a morar na colônia de triagem a partir dos dois anos de idade. A vila era itinerante, fazendo com que os funcionários se mudassem de cidade conforme as exigências da empresa. Ela percorreu o trajeto da ferrovia e da vila com a família, passando por Pederneiras até se fixarem em Bauru em 1942. Foi nessa data que a casa, número 26, onde moravam, foi reconstruída em Bauru, e o ano foi escrito na fachada da casa por ela, ainda criança, com cerca de 9 anos. Ela casou-se com um ferroviário, que trabalhava como torneiro mecânico, era viúvo e já tinha três filhos. O homem com quem eu conversava foi o primeiro filho biológico da mulher, que também teve outra filha.



Figura 34: Foto-colagem, vestígios de uma vila  
Fonte: Autora (2025)



Assim, quando o homem comenta sobre a infância destaca inicialmente que a vida não era fácil. Menciona sobre o trabalho que recaía sobre os ombros de sua mãe, que cuidava sozinha de cinco filhos. Além disso, ele enfatiza o baixo salário do pai, que frequentemente recebia seus pagamentos com atraso. Por isso, para além do trabalho na ferrovia, o pai complementava a renda com outros serviços, os “bicos”. Nos fundos da casa, o pai havia construído um cômodo adicional, transformado em uma oficina onde ele fabricava e consertava diversos objetos, como piões, pés de sofá, cadeiras e cabos de faca, que vendia na vila.

Salienta que a alimentação, além das coisas que o pai conseguia no rapa <sup>32</sup>, era complementada pelos alimentos que cultivavam e pelos animais criados no quintal. Quando matavam os porcos, dividiam pela vila. Lembra do cheiro da banha do porco, das carnes embutidas penduradas acima do fogão a lenha. Lista as frutas que colhia das árvores do quintal: manga, caju, limão, uva... Quando fala sobre a vila e a vida que ali acontecia, sua fala ganha um tom mais empolgado e repleto de orgulho.

Recorda da quantidade de crianças que cresceram juntas na vila, das festividades que aconteciam no grêmio: festa junina, carnaval, folia de reis, malhação de judas, páscoa, baile de domingo, dança de salão, casamento, concurso de calouros, velórios...Ele se lembra do carnaval, quando todos desfilavam ao redor da vila. Comenta que a festa era organizada por um senhor, que atualmente vive no bairro Guadalajara e possui uma barbearia próxima ao campo. Na época, esse mesmo homem era responsável, na vila de triagem, por ir de casa em casa oferecendo seus serviços de barbeiro. Fala de um velório marcante, onde quatro trabalhadores foram velados juntos após sofrerem um acidente na linha férrea.

Comenta sobre a vida noturna da vila, lembrando que os moradores colocavam cadeiras em frente as casas para se reunirem e conversarem. Ali era amaldiçoada. Ele menciona que o banheiro das casas ficava na parte externa e, por isso, evitava usá-lo durante a noite quando era criança, devido ao medo. Quando era inevitável, saía correndo, aterrorizado pelas lendas que circulavam oralmente entre os moradores.

Ele estudou no grupo escolar da vila e recorda-se das turmas, compostas por alunos de diferentes anos, que assistiam às aulas juntas. Dentro da sala, os alunos eram divididos, com meninos de um lado e meninas do outro. Comenta sobre a merenda, que era feita pelas próprias mães da vila, que se revezavam para cozinhar. Nas palavras dele a vila tinha vida própria e, apesar das dificuldades, diz ter vivido uma infância muito feliz ali.

Sua família deixou a vila em 1976, quando ele tinha 18 anos, após a aposentadoria de seu pai. Na época, ele já trabalhava na ferrovia, tendo sido contratado como aprendiz pela FEPASA aos 14 anos. Era eletricitista e, nos primeiros anos, trabalhou ao lado do pai nas oficinas. No início dos anos 1980, ele conseguiu um cargo como instrutor de locomotivas elétricas, o que o levou a se mudar para São Paulo e, posteriormente, para Campinas. Mais tarde, retornou para Bauru, quando conseguiu o cargo de supervisor de treinamento

---

32 Expressão popular que designa o armazém onde eram vendidos alimentos para ferroviários.



Figura 34: Foto-colagem, memórias compartilhadas sobre a vila  
Fonte: Autora (2025)

Quando retornou, comprou a casa onde atualmente mora, próxima ao local onde passou a infância. Naquela época, a vila de triagem ainda existia, mas havia diminuído consideravelmente. Muitos moradores se aposentaram e, ao devolverem as casas para a empresa, essas foram demolidas gradualmente devido à falta de novos interessados em ocupá-las.

Como o homem morava nas proximidades e continuava trabalhando no setor administrativo da empresa, ele foi testemunha direta do processo de desaparecimento da vila. Sobre esse processo enfatiza a tristeza. Ele revelou ter entrado na casa onde viveu durante a infância, pouco antes de ser desmontada. Ao entrar no local, emocionou-se ao ver as marcas de altura que suas irmãs registravam dele conforme ele crescia, ainda gravadas na porta de madeira que separava a sala do quarto.

Quando restava apenas uma casa de pé, ele já era presidente do grêmio do clube de triagem. Quando o último morador se aposentou, ele, com a ajuda do ferroviário que havia deixado a casa e era seu colega, decidiu desmontá-la e remontá-la próxima ao campo de futebol, onde permanece até hoje. Ele havia solicitado permissão à seu chefe e à empresa para realizar tal feito, já que planejavam se desfazer dos últimos vestígios da casa. Também optou por levar a caixa d'água da vila, que atualmente serve para irrigar o campo. Se não fosse por sua iniciativa, talvez nem a última casa tivesse sobrevivido, tampouco o campo de futebol, que ainda reúne crianças para praticar esportes e abrigar jogos como o que testemunhei após uma caminhada. O homem afirma que uma de suas maiores felicidades é ver o campo ainda bem cuidado e sendo utilizado pelas pessoas.

A vila parece persistir em fragmentos, pulsando neste lugar. Tantas pessoas viveram ali, tecendo uma vida comunitária que refletia um modo diferente de habitar. Embora não exista mais fisicamente, as lembranças permanecem vivas nos antigos moradores. Além disso, permanecem os fragmentos. Mais do que uma simples casa de madeira pintada de verde e um campo de futebol, ainda amplamente utilizado, esse espaço resiste como a materialização e a continuidade de uma memória coletiva.



**CONSIDERAÇÕES**  
**Linha Aberta**

A produtividade é padronizante. Seu discurso continua a se difundir propagando modos de ser e pensar. O tempo acelerado do relógio parece impor uma velocidade cada vez mais distante da experiência elástica da vida. O tempo se materializa em corpos que se deslocam na pressa de alcançarem o presente incansável. Nas cidades, o reflexo: os espaços homogêneos se propagam para logo serem destruídos e refeitos. O trecho, em sua radicalidade, levanta questionamentos sobre uma cidade glorificada pelos modos impostos pela subjetivação capitalística.

Mas, nos entremeios, a vida cotidiana permeia tentando contrapor uma lógica que incansavelmente se enquadra em unidade. A multiplicidade se destaca reivindicando novas perspectivas. Outras memórias, outros heróis, outros modos de sentir.

Na lógica do crescimento e do desenvolvimento, a cidade hegemônica cria lacunas que ela mesma descarta. Os espaços residuais e marginais são submetidos a um processo de abandono, sendo negligenciados até que não reste mais nada que possa desafiar ou contrabalançar as ideias do progresso. São nesses espaços que uma outra temporalidade resiste: a lentidão de usos singulares da cidade. São nesses lugares de esquecimento, que memórias relampejam em fragmentos e ruínas. Uma nova forma de habitar o mundo pode ser compreendida, resistindo em encontros, confluências e táticas.

O trabalho buscou explorar as linhas móveis que compõem os vestígios de parte do antigo traçado ferroviário da cidade de Bauru. O objetivo foi captar um espaço que, outrora, foi palco para o progresso que impunha um tempo rigidamente controlável e disciplinar. Hoje, esse espaço se transforma em algo que tenta se encaixar na definição de vazio e de irrelevância. Mas o que o vazio esconde? Que forças reverberam dos lugares invisíveis?

Assim, a pesquisa evidencia que certos espaços, classificados como abandonados ou residuais pela lógica do capital e pelas leituras urbanas tradicionais, assumem novos paradigmas quando são experimentados através de uma ação prática. Dessa forma, por meio do caminhar e do cartografar, a pesquisa evidencia usos, vivências, memórias e, primordialmente, resistências táticas que persistem ao longo do leito férreo e dos edifícios ferroviários, extrapolando o próprio traçado estático da linha férrea e mostrando seus movimentos, suas tessituras, suas memórias. As experiências de estar em tais lugares despertam um jogo de atravessamentos que reluzem outros processos de subjetivação, singularidades subversivas, que se registram na corporeidade.

O trabalho descreveu e relatou dez caminhadas, tecendo diversas relações com o espaço, coletando seus restos e suas sobras. Muitos verbos divergentes surgiram ao explorar esses espaços, evidenciando e reforçando as ações que permeiam seus lugares: habitar, conhecer, trocar, abrigar, cultivar, plantar, encontrar, montar, desmontar, inventar, atravessar, apropriar, brotar, brincar, recolher, florescer, parasitar...

No decorrer das caminhadas, um ato voluntário de recolher objetos pelo caminho emergiu espontaneamente. As coletas realizadas formaram uma composição visual rica,



Figura 35: Foto-colagem, composição com coletas  
Fonte: Autora (2025)



composta por texturas, cores e inscrições que refletem os lugares percorridos. Esses itens, que antes eram dispersos e descartados, agora se transformam em uma expressão visual do ambiente, proporcionando uma nova perspectiva sobre o espaço e seus restos. Mais do que objetos que foram recolhidos, cada fragmento pode ser tratado como materialidade. CORPO, corpo pois nada é pacífico, tudo é testemunho. Um pacote guardou o alimento que supre a fome sob uma ruína abandonada. Um spray que guardou a tinta usada para escrever nas paredes. Um dia, o som do corte de metal foi provocado pelo CD abandonado.

Após o voo de suspensão, a atenção se volta para cinco linhas de fuga que emergiram em meio a rugosidades.

Em frente ao armazém ferroviário um território efêmero se revela como abrigo para uma prática coletiva de reinventar fragmentos esquecidos. A feira do rolo configura territórios de troca substancial, sujeitos permeiam procurando o desconhecido. Nos trilhos o movimento se atenua, a terra marca as pegadas dos que transitam por ali. O aconchego é permeado pelo sentimento de pertencimento que transborda dos singelos jardins. As casas resistem com uma vida singular, com suas escadarias de acesso que conectam sem grandes empecilhos o habitar privado. Sob o viaduto, que convém a velocidade dos automóveis, encontra-se acolhimento onde se propaga o descaso. A transformação é possível devido a coletividade que de nada pede em troca. Nas ruínas floresce o que o concreto e o asfalto impedem. Permeiar a vida que brota além do pensamento antropocêntrico, que glorifica a imagem do humano que descarta e destrói. Outros seres reivindicam seu espaço, parasitando a argila e o metal. Atravessamentos de uma vila invisível, que persiste em fragmentos. No campo o jogo de futebol ilustra o poder de um patrimônio habitado, mas que não é tão prontamente escancarado.

Lugares são fragmentos, um quebra cabeça sem limite, descobrimos que há mais peças perdidas do que qualquer pedaço encontrado. O trabalho buscou evidenciar algumas peças que desmistificam o mito do vazio trivial. Desmembrar o pensamento e inseri-lo nos entrelaçamentos rizomáticos da vida é descobrir as forças de uma cidade fértil.











## Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Natasha Neme Gonçalves de; GOMES, Samir Hernandes Tenório. Triagem Paulista: inventário e diretrizes para preservação da memória do conjunto ferroviário arquitetônico em Bauru (SP). **Revista Científica ANAP Brasil**, São Paulo, v. 13, n. 30, p. 54-66, 2020. ISSN 1984-3240.

BARRETO, Lima. **Recordações do Escrivão Isaías Caminha**. 2 ed. Rio de Janeiro: A. de Azevedo & Costa, 1917.

BARROS, L. P; KASTRUP, V. Cartografar e acompanhar processos. In E. Passos, V. Kastrup, & L. Escossia (Orgs.). **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção da subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

BARROS, R. B; PASSOS, E. Diário de bordo de uma viagem-intervenção. In E. Passos, V. Kastrup, & L. Escossia (Orgs.). **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção da subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 8 ed. São Paulo: Brasiliense, 2012. p. 165-196.

\_\_\_\_\_. Experiência e Pobreza. In: BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 8 ed. São Paulo: Brasiliense, 2012. p. 123-128

\_\_\_\_\_. Sobre o conceito de história. In: BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 8 ed. São Paulo: Brasiliense, 2012. p. 123-128

\_\_\_\_\_. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo: obras escolhidas III**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BERGSON, Henri. **Matéria e memória**. Trad. Paulo Neves. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória: ensaios da psicologia social**. 3. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2018.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Decifrando mapas: sobre o conceito de "território" e suas vinculações com a cartografia. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 12, n. 1, p. 193-234, 2004. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5408>. Acesso em: 7 jul. 2024.

BRITTO, F.; JACQUES, P. Cenografias e corpografias urbanas: um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade. In: BRITTO, F.; JACQUES, P. (Orgs.). **Paisagens do Corpo: Cadernos PPGAU –FAUFBA**. Salvador, número especial, Edufba, p. 79-86, 2008

CABRAL, Arthur Simões Caetano. **Paisagens Baldias, a natureza manifesta nas brechas da cidade**. 1 ed. Curitiba: Appris, 2019

CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: G. Gilli, 2013.

CATELAN, Márcio José. **A produção do espaço em Bauru: do subterrâneo à superfície**. 2008. 148 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – FCT/UNESP, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

CARVALHO, Flávio de. **Experiencia n. 2, realizada sobre uma procissão de Corpus Christi, uma possível teoria e uma experiencia**. São Paulo: Irmãos Ferraz, 1931. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/2116>. Acesso em: 14 jul. 2024

CAMPOS, C.; INOUE, L. M. A ferrovia e a ocupação do sertão paulista: a companhia paulista e sua linha tronco oeste. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, [S. l.], v. 69, 2020.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CLARK, Lygia. **Caminhando**. 1964. Disponível em: <https://portal.lygiaclark.org.br/acer-vo/7039/caminhando>. Acesso em: 16 jul. 2024

CLÉMENT, Gilles. **Manifesto da terceira paisagem**. Tradução: Lúcia Leistner. Maisons des Éditions. Disponível em: <https://maisonsdeseditions.fr/tp/pt.php>. Acesso em: 10 ago. 2024.

DEBORD, G. **A sociedade do Espetáculo**. Projeto Periferia, 2003. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/debord/1967/11/sociedade.pdf>. Acesso em: 7 jul. 2024

\_\_\_\_\_. Relatório sobre a construção de situações e sobre as condições de organização e de ação da tendência situacionista internacional. In: Jacques, P, B. **Apologia da Deriva: Escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

DELEUZE, G. **Diferença e Repetição**. 1 ed. Rio de Janeiro/ São Paulo: Paz e Terra, 2018.

\_\_\_\_\_. **Espinosa: filosofia prática**. 1 ed. São Paulo: Escuta, 2002.

\_\_\_\_\_. Post scriptum sobre as sociedades de controle. In. **Conversações**. São Paulo: Editora 34, 2000.



DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia**. Rio de Janeiro: Ed. 34, v. 1, 1995.

\_\_\_\_\_. **Mil Platôs – capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo: Ed. 34, vol. 4. 1997.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Que emoção! Que emoção?** São Paulo: Ed. 34, 2016.

DUARTE, Paulo Sergio. **Anos 60: transformações da arte no Brasil**. Campos Gerais Edições e Comunicação Visual: Rio de Janeiro, 1998.

EDENSOR, Tim. Walking through ruins. In: INGOLD, Tim; VERGUNTEN, J. (Ed.). **Ways of walking: ethnography and practice on foot**. Hampshire: Ashgate, 2008. p. 123-142

ELKIN, Lauren. **Flâunese: Mulheres que caminham pela cidade de Paris, Nova York, Tóquio, Veneza e Londres**. Tradução Denise Bottmann. São Paulo: Fosforo, 2022.

ESPINOSA. **Ética**. Tradução Tomaz Tadeu. 2 ed. São Paulo: Autêntica, 2009.

ESCÓSSIA L.; KASTRUP, V.; PASSOS, E. **Pistas do método de cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. 1a ed. Porto Alegre: Sulina, 2009.

FERREIRA, Lania Stefanoni. Ferrocarril y memoria: la Companhia Paulista bajo el criterio de raza y clase entre 1930 y 1970. **História Crítica**, [S. l.], v. 1, n. 84, p. 57–78, 2022.

FREIRE, N. C. F.; FERNANDES, A. C. A. Mapas como Expressão de Poder e Legitimação sobre o Território: uma Breve Evolução Histórica da Cartografia como Objeto de Interesse. In: **Anais III Simpósio Brasileiro de Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação**. Recife: UFPE, 2010.

FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Dissertação (mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009

FOUCAULT, Michel. **Outros espaços**. Ditos e Escritos. Vol. III. Org. Manoel Barros da Motta. Trad. Inês A. D. Barbosa. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2013 [1994], pp. 414-424.

\_\_\_\_\_. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Petrópolis, Vozes, 1977.

GUATTARI, F. **Revolução molecular: pulsações políticas do desejo**. 3 ed. São Paulo: Editora Brasilense, 1985

\_\_\_\_\_. **Caosmose: um novo paradigma estético**. São Paulo: Editora 34, 1992.

GUATTARI, F.; ROLNIK, S. **Micropolítica: Cartografias do Desejo**. Petrópolis: Vozes, 1996.

GHIRARDELLO, N. **Bauru em temas urbanos**. Tupã: Editora ANAP, 2020

\_\_\_\_\_. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista** [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

\_\_\_\_\_. Primórdios da formação urbana de Bauru: 1885-1920. In. FONTES, Maria Solange G. C., GHIRARDELLO, Nilson. (Org.). **Olhares Sobre Bauru**. Bauru, 2008, v. 1000, p. 33-44.

GRÓS, Frédéric. **Caminhar, uma filosofia**. Tradução: Célia Euvaldo. São Paulo: Ubueditora, 2023.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade**. 13 ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 2004.

HATUKA, Tali. A obsessão com a memória: O que isso faz conosco e com as nossas cidades? in CYMBALISTA, R. et al. (Org.). **Patrimônio cultural: memória e intervenções urbanas**. São Paulo: Annablume, 2017. p.47-59.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade: Presentismo e experiências do tempo**. Tradução de Andréa S. de Menezes, Bruna Beffart, Camila R. Moraes, Maria Cristina de A. Silva e Maria Helena Martins. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. Tradução de Enio Paulo Giachini. Petrópolis: Vozes, 2015.

INOUE, Luciana Massami. **Fim da linha? vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961): uma investigação sobre história e preservação**. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016

INGOLD, Tim. **Linhas uma breve história**. Tradução Lucas Bernardes. Petrópolis, RJ: Vozes, 2022.

\_\_\_\_\_. INGOLD, Tim. **Estar vivo**. Tradução Fábio Creder. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

JACQUES, Paola Berenstein. **Elogio aos errantes**. Salvador : EDUFBA, 2012

\_\_\_\_\_. Apologia da Deriva: **Escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

\_\_\_\_\_. Espetacularização urbana contemporânea. In FERNANDES, Ana; BERENS-

JACQUES, Paola. Territórios urbanos e políticas culturais, **Cadernos do PPGAU/FAU-FBA**, número especial, Salvador, 2004.

\_\_\_\_\_. **Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica**. 4 ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.

JESUS, Carolina Maria de. **Quarto de despejo – diário de uma favelada**. São Paulo: Editora Ática, 2014.

KASTRUP, V. O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. In E. Passos, V. Kastrup, & L. Escossia (Orgs.). **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção da subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

\_\_\_\_\_. A atenção na experiência estética: cognição, arte e produção de subjetividade. **Revista Trama Interdisciplinar**, [S. l.], v. 3, n. 1, 2012. Disponível em: <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/tint/article/view/5000>. Acesso em: 7 jul. 2024.

KASTRUP, V. PASSOS, E. Pista do comum: Cartografar é traçar um plano comum. In E. Passos, V. Kastrup, & S. Tedesco (Orgs.). **Pistas do método da cartografia: A experiência da pesquisa e o plano comum**. Porto Alegre: Sulina, 2016.

KRENAK, Ailton. **Futuro Ancestral**. 1 ed. São Paulo: Companhia das letras, 2022

LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 32, n. 59, p. 505-545, 2016.

LAPOUJADE, D. **Deleuze, os movimentos aberrantes**. Tradução de Laymert Garcia dos Santos. São Paulo: N-1 edições, 2017.

LIMA; Rogrigo Nogueira. Surrealismo e a Internacional Situacionista: deambulações e derives. In: Elane Ribeiro Peixoto; Pedro P. Palazzo; Maria Fernanda Derntl; Ricardo Trevisan; (orgs.). Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo. **XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Brasília: Editora FAU–UnB, 2014.

LIMA, J. F. T. de. **Ocupação da terra e destruição dos índios na região de Bauru**. Dissertação (Mestrado em História) – USP, FFLCH, São Paulo, 1978. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/mod/resource/view.php?id=5262450&forceview=1>. Acesso em: 24 de julho de 2024.

LOSNAK, C. J. **Polifonia Urbana**. Bauru: EDUSC, 2004.

\_\_\_\_\_. **Nos trilhos da memória: trabalho e sentimento**. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria de Cultura, 2003.



MANZI, Maya; ANJOS, Maria Edna dos Santos Coroa dos. O corpo, a casa e a cidade: territorialidades de mulheres negras no Brasil. **revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 23, 2021.

MARTINELLI, M. Um breve apanhado sobre a breve história da cartografia temática. In: **3º Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia**, 2010. Anais. São Paulo: USP, 2010. Disponível em: <https://3siahc.wordpress.com/wp-content/uploads/2010/04/cartografia-tematica-martinelli.pdf>. Acesso em: 7 jul. 2024.

MORAIS, Marcelo de. **Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários**. Dissertação (mestrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002.

OITICICA, Hélio. **Aparecimento do suprasensorial na arte brasileira**. GAM: Galeria de Arte Moderna, Rio de Janeiro, n.13, 1968. Disponível em: <https://icaa.mfah.org/s/en/item/1110620#?c=&m=&s=&cv=&xywh=-1334%2C-788%2C4367%2C2444>. Acesso em: 7 jul. 2024.

\_\_\_\_\_. **Aspiro ao grande labirinto**. Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

PASSOS E., KASTRUP V. ESCOSSIA L. Apresentação. In E. Passos, V. Kastrup, & L. Escossia (Orgs.). **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção da subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009.

PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele. A arquitetura e os sentidos**. 1a edição, Porto Alegre, Bookman, 2011.

\_\_\_\_\_. **Habitar**. Tradução de Alexandre Salvaterra. São Paulo: Gustavo Gili, 2017

PERROT, Michelle. **Mulheres públicas**. Tradução de Roberto Leal Ferreira. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

PEREZ, F. **Álbum ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1869-1918)**. São Paulo: s.n.t, 1918.

PEDROSO JÚNIOR, Antônio. **Porões sem limites: a história das lutas populares e da repressão em Bauru**. Bauru: Outgráfica, 1999

POZZANA, Laura. Pista da formação: A formação do cartografo é o mundo, corporificação e afetabilidade. In E. Passos, V. Kastrup, & S. Tedesco (Orgs.). **Pistas do método da cartografia: A experiência da pesquisa e o plano comum**. Porto Alegre: Sulina, 2016.

RAGO. Luiza Margareth. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar** – Brasil 1890 – 1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

\_\_\_\_\_. **Inventar outros espaços, criar subjetividades libertárias.** Editora Escola da Cidade. Coleção outras palavras, vol 2. São Paulo: ECidade, 2015.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Corpo e imagem: alguns enredamentos urbanos, In: **Resistências em espaços opacos.** Número especial do Cadernos do PPG-AU/FAUFBA, 2007.

RIO, João. **A alma encantadora das ruas.** Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995. Disponível em: [https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101365/alma\\_encant\\_ruas.pdf](https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101365/alma_encant_ruas.pdf). Acesso em: 7 jul. 2024.

ROLNIK, S. **Cartografia Sentimental: Transformações contemporâneas do desejo.** Porto Alegre: Sulina, Editora da UFRGS, 2006.

ROCHA, E.; SANTOS, T. B. dos. **Verbolário da Caminhografia Urbana.** Pelotas: Editora Caseira, 2024.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **Grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira: um estudo sobre o desenvolvimento do grande capital em São Paulo, 1850-1930. 1979.** Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979.

SANTOS, Antônio Bispo dos. **A terra dá, a terra quer.** São Paulo: Ubu Editora/PISEAGRAMA, 2023.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SEGNINI, Liliana R. Petrili. **Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.** São Paulo: Editora Autores Associados: Cortez Editora, 1982

SOLÀ-MORALES. Ignasi. **Terrain Vague.** In. MARIANI, Manuela; BARRON, Patrick (ed). *Terrain vague: interstices at the edge of the pale.* Routledge, 2013.

SOUKEF JUNIOR, Antônio. **A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru.** Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

SOLNIT, R. **A história do caminhar.** Tradução Maria do Carmo Zanini. São Paulo: Martins Fontes, 2016.

TEDESCO, S. H.; SADE, C.; CALIMAN, L. V. Pista da entrevista: a entrevista na pesquisa cartográfica: a experiência do dizer. In E. Passos, V. Kastrup, & S. Tedesco (Orgs.). **Pistas do método da cartografia: A experiência da pesquisa e o plano comum.** Porto Alegre: Sulina, 2016.

WILSON, E. **O flâneur invisível.** ArtCultura, [S. l.], v. 7, n. 11, 2006. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/artcultura/article/view/1352>. Acesso em: 7 jul. 2024.

WOLFF, J. **The invisible flâneuse: women and the literature of modernity.** Theory, Culture & Society, 1985.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas.** Dissertação (mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.



