

CAMINHANDO POR LINHAS

**MODOS DE RECONHECER ÀS MARGENS DOS TRILHOS
FERROVIÁRIOS EM SÃO CARLOS-SP.**

**MARINA BIAZOTTO FRASCARELI . HELIO HIRAO . EVANDRO FIORIN
discente . orientador . coorientador**

Vermelho terra

Evoca a riqueza mineral de um solo permeado por relações e multiplicidades.

Estar no espaço urbano é
mergulhar na essência da terra,
é sentir o gélido,
o úmido,
é manchar as mãos,
os sapatos e o caderno de bordo,
é estar plenamente ali.

Vermelho terra,
um reflexo do chão que nos acompanha em cada passo da jornada,
espelha a abundância de encontros
traduzindo um estado de presença viva e pulsante.

O chão, como um ninho,
acolhe e aquece, oferecendo tanto aconchego quanto descoberta.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO MESQUITA FILHO”

CAMPUS BAURU

ARQUITETURA E URBANISMO

MARINA BIAZOTTO FRASCARELI

**CAMINHANDO POR LINHAS: MODOS DE RECONHECER ÀS MARGENS DOS
TRILHOS FERROVIÁRIO EM SÃO CARLOS/SP.**

BAURU

2024

MARINA BIAZOTTO FRASCARELI

**CAMINHANDO POR LINHAS: MODOS DE RECONHECER ÀS MARGENS DOS
TRILHOS FERROVIÁRIO EM SÃO CARLOS/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. Helio Hirao

Coorientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin

BAURU

2024

Frascareli, Marina Biazotto.

Caminhando por linhas: modos de reconhecer às margens dos trilhos ferroviários em São Carlos-SP. / Marina Biazotto Frascareli - Bauru, 2024

141 f. : il.

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

Orientador: Helio Hirao/Coorientador: Evandro Fiorin

1. Cartografia. 2. Caminhar. 3. São Carlos. 4. Patrimônio Ferroviário. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design. II. Título.



Câmpus de Bauru

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado DE MARINA BIAZOTTO FRASCARELI, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 27 dias do mês de agosto do ano de 2024, às 14:30 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE Mestrado de MARINA BIAZOTTO FRASCARELI, intitulada **Caminhando por Linhas: Modos de Reconhecer às Margens dos Trilhos Ferroviários em São Carlos/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, Professor Doutor EDUARDO ROCHA (Participação Virtual) do(a) Departamento de Arquitetura e Urbanismo / Universidade Federal de Pelotas. Após a exposição pela mestrande 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: 27/08/2024 17:41:46-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

AGRADECIMENTO

Esta dissertação, resultado de uma escuta atenta, foi moldada por conversas sem pressa e momentos de silêncio, refletindo um período de profunda imersão na cidade de São Carlos/SP. Essa fase começou com minha partida da casa dos meus pais em Pederneiras para iniciar o mestrado, simbolizando não apenas uma mudança física, mas também transformações internas significativas. Ao longo dessa jornada, encontrei pessoas essenciais que, de maneira constante, instigaram a reinventar, tanto a mim mesma quanto esta dissertação. Expresso aqui minha sincera gratidão:

Aos meus pais, Luís e Isabel, por me ensinar que a coragem anda de mãos dadas com a curiosidade. E que, quando não dá pé, eu tenho com quem contar para me puxar. Pelo baú de livros e pelos incentivos ao movimento do corpo desde pequena.

Ao meu companheiro, Renann, por ser a solidez e a fixação. Pela cumplicidade e pelo companheirismo do dia a dia. Pela jornada leve, mas repleta de desafios. Obrigada por me ensinar sobre calma, por insistir me manter no tempo do agora.

Às minhas avós, obrigada pela sabedoria de ganhar a rua.

Ao meu orientador, Helio Hirao, pelos constantes questionamentos e pelo conhecimento do mutável. Por me mostrar o caminho oposto à fixação, totalidade e unidade. Por me ensinar acolher a simplicidade da incompletude e da indeterminação.

Aos meus amigos de caminhada, Carol, Kauê, Nay, Gabriel, pelo colo, ombro, leituras e discussões. E todos os outros que, durante esse percurso, proporcionaram encontros que aumentaram minha potência de agir.

A Livia Zanelli, professora-orientadora-amiga, pela sensibilidade e por receber minhas palavras singelas em caos.

A todos os meus amigos de vida, por dar as mãos e dividir as aflições comigo.

Ao grupo de pesquisa do Nepp por me lembrar da força e do prazer de trabalhar em coletivo.

Aos professores Eduardo Romero e Livia Morais Lima pelas trocas inspiradoras, expedições e água.

À Tia Jô, professora-bailarina-mãe, que me ensinou tanto sobre o movimento, o corpo e alma.

Ao Marcelo, professor-bailarino-pássaro, por desconstruir a linearidade do clássico e apresentar o chão do contemporâneo.

Aos leitores, especialmente por me darem o tempo e os olhos nas páginas que escrevo.



DESEMBOLAR E, DESFIAR E, ROMPER E, ALINHAVAR E, ENTRELAÇAR E, E,
E...

A LINHA ADQUIRE FLEXIBILIDADE, PASSA A SE PROJETAR ENQUANTO RAMIFICAÇÕES. PRIMEIRAMENTE ERA UM EMBRAMADO, AGORA REDIMENSIONA A SUA ATUAÇÃO, SENDO ATIVADA PELO ATO DE DESFIAR, SE MULTIPLICA, A DINÂMICA EM QUESTÃO É DA ORDEM DO CAOS. A LINHA NÃO MAIS MEDE E NEM CONJUGA, A AÇÃO DESVIANTE INCORPORA O DEVIR-LINHA. SUA ESPESSURA AO INVÉS DE FRAGILIDADE ATIVA, NA RUPTURA, GRAUS DE POTÊNCIA. QUE DESREGULA E DESATA SUA PRÉVIA INTEIREZA. DESSA FORMA, OCASIONANDO-SE EM UMA NOVA ORIENTAÇÃO, PERMITINDO A POSSIBILIDADE DE NOVOS ATRELAMENTOS, SE CONFIGURANDO EM NOVOS ENTRELAÇAMENTOS. NO EXERCÍCIO ATIVO DE PENSAR A LINHA COMPREENDE-SE QUE ELA ESTÁ SEMPRE EMARANHADA, SEMPRE IMANENTE ÀS OUTRAS LINHAS. ASSUME-SE A LINHA TERRITORIALIZADA E, DE REPENTE, PERDE-SE, SEM PERCEBER JÁ SE APROPRIA DE OUTRA, TOTALMENTE DESTERRITORIALIZADA.

PARA INICIAR A CAMINHADA, PRIMEIRO PRECISEI COMPREENDER QUE, APESAR DOS PERIGOS DO MUNDO, MEU CORPO REIVINDICAVA DIREITOS INIMAGINÁVEIS NA CIDADE, APENAS POR SUA PRESENÇA. PRECISEI PERCEBER QUE EXPLORAR ÁREAS DE ESTUDO ATRAVÉS DAS TELAS, VIA GOOGLE MAPS STREET VIEW, JAMAIS SERIA O MESMO QUE PISAR NELAS. OBSERVEI ERNESTO DE CARVALHO ENCARAR O MAPA OLHO NO OLHO, FOTOGRAFÁ-LO, E NOS ALERTAR SOBRE O OFUSCAMENTO DA OCUPAÇÃO POPULAR DOS ESPAÇOS COMUNS DA CIDADE. NÃO HÁ IMPARCIALIDADE NO MAPA; NUNCA É NOITE NO MAPA.

PARA COMEÇAR A CAMINHAR, TIREI UM COCHILO E TOMEI UM BANHO. UM CHAMADO QUE ORA VEM PELOS PÉS, ORA PELO CORAÇÃO: VOCÊ PRECISA CAMINHAR. MAS A LOUÇA ESTAVA POR LAVAR; DEIXEI PARA AMANHÃ. PARA COMEÇAR A CAMINHAR, NÃO SE PODE DEIXAR PARA AMANHÃ. FOI NECESSÁRIO TER A CORAGEM DE LAVAR A LOUÇA E ORGANIZÁ-LA NOS ARMÁRIOS DE CASA.

PARA INICIAR A CAMINHADA, PROPONHO SEGUIR O RITMO DE OUTRO, ATÉ ENCONTRAR O MEU PRÓPRIO.

SUMÁRIO

DAS MOTIVAÇÕES E DOS AFETOS	13
COMO ESSE TEXTO SE MOBILIZA?	15
I. DESEMBOLAR	21
As linhas	21
A formação do núcleo urbano são-carlense	24
A chegada da ferrovia: uma cidade para o consumo	30
Das crises ao início das atividades industriais	42
A concentração urbana próxima ao sistema ferroviário, as adaptações territoriais e a implementação do sistema rodoviário	56
II. DESFIAR	63
O Caminhar para além do deslocamento	63
<i>Flâneur: o anônimo que vagueia a esmo e se camufla na multidão.</i>	64
<i>Dadaístas e Surrealistas: do banal ao inconsciente</i>	66
<i>Situacionistas: a deriva como um jogo coletivo para atravessar as ambiências da cidade</i>	68
<i>Transurbância: uma modalidade experimental de investigação nos territórios atuais</i>	71
O cartografar para mapear os processos	76
<i>Desmontar, rasgar, adaptar, reverter e...e...e...</i>	76
<i>Cartografar: um método transversal de pesquisa-intervenção</i>	79
A caminhografia como movimento do corpo e do pensamento	81
III. ROMPER E ALINHAVAR	85
Cinco experiências em São Carlos-SP	85
Alinhavando os conceitos	85
O afeto que permeia	86
Percurso 8: Apreender o presente entre brechas de um imaginário passado	90
<i>Caminhar solitário, um estado inicial de corpo</i>	93
Percurso 9: Os sentidos dos encontros	97
<i>Ritmo</i>	100
Ruptura	103
Percurso 10: Registrar no corpo a cidade em que se caminha.	105
<i>Corpografia</i>	107
Percurso 11: A prova dos lambes, o sol que seca a cola também intensifica os cheiros	

	112
<i>Jogo</i>	116
Percurso 12: Caminhar em grupo, reinventando o jogo	120
<i>Territorializar, desterritorializar e reterritorializar</i>	124
ENXERGAR NAS PONTAS SOLTAS UM PRINCÍPIO PARA NOVOS EN-	
TRELAÇAMENTOS	128
REFERÊNCIAS	133

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Diagrama das linhas.	25
Figura 02 - Rua General Osório na década de 1990.	30
Figura 03 - Rua General Osório, 1957.	31
Figura 04 - Camadas cartográficas de São Carlos.	38
Figura 05 - Mulher na escadaria da Estação Ferroviária em São Carlos.	39
Figura 06 - Estação Ferroviária em São Carlos. Sem data.	40
Figura 07 - Porteira entre a área central e a Vila Prado. Sem data.	41
Figura 08 - Jogo de Bets na rua da Vila Nery. Sem data.	42
Figura 09 - Grêmio Recreativo e Familiar Flor de Maio. Sem data.	43
Figura 10 - Acidente envolvendo o bonde e um caminhão na Vila Nery, 1940.	46
Figura 11 - Greve dos trabalhadores do Frigorífico São Carlos do Pinhal, 1968.	47
Figura 12 - Efeitos da enchente na Rua Geminiano Costa, 1970.	48
Figura 13 - Desfile carnavalesco, 1988.	49
Figura 14 - Bemvindo Rafael Girro na Praça Coronel Salles, 1973.	50
Figura 15 - Vendedor ambulante. Sem data.	51
Figura 16 - Antiga Fábrica de Tecidos anterior a reforma do ONovoLab.	54
Figura 17 - Antiga Serraria Giongo. Sem data.	56
Figura 18 - Antiga Faber Castell. Sem data.	57
Figura 19 - Homem fantasiado de palhaço com perna-de-pau e megafone no centro de São Carlos. Sem data.	60
Figura 17 - Diagrama dos métodos.	86
Figura 20 - Mapa de São Carlos, um território a ser revelado.	90
Figura 21 - Diagrama do percurso 8.	91
Figura 22 - Expressão gráfica do percurso 8.	92
Figura 23 - Nota de Verso do percurso 8.	93
Figura 24 - Fotografia “vai na fé não na sorte”.	94
Figura 25 - Diagrama do percurso 9.	98
Figura 26 - Expressão gráfica do percurso 9.	99
Figura 27 - Notas de verso do percurso 9.	100
Figura 28 - Fotografias expressando o ritmo.	101
Figura 29 - Diagrama do percurso 10.	106
Figura 30 - Expressão gráfica do percurso 10.	107
Figura 31 - Notas de verso do percurso 10.	108
Figura 32 - Fotografia do Louro.	109
Figura 33 - Fotografias do percurso 10.	112
Figura 34 - Diagrama do percurso 11.	113
Figura 35 - Notas descartáveis sobre o corpo.	114
Figura 36 - Expressão gráfica percurso 11.	114
Figura 37 - Nota de verso do percurso 11.	115
Figura 38 - Fotografias do percurso 11.	116
Figura 39 - Fotografias da intervenção do percurso 11.	117
Figura 40 - Diagrama do percurso 12.	121
Figura 41 - Expressão gráfica do percurso 11.	122
Figura 42 - Notas de verso do percurso 11.	123
Figura 43 - Fotografias do percurso 11.	124
Figura 44 - Fotografias do percurso 11.	125
Figura 45 - Diagrama das experiências.	129

RESUMO

As linhas férreas das cidades contemporâneas são moldadas por forças e dinâmicas que criam ambiências múltiplas e heterogêneas, envolvendo corpos singulares e áreas expostas a constantes mudanças e conflitos. Na busca pelo reconhecimento dessas forças que tecem a experiência corporal urbana, esta pesquisa se concentra no entorno da Estação Ferroviária de São Carlos-SP. Investiga práticas e inventividades urbanas através das percepções e cognições das relações do corpo com a cidade, focando nos sujeitos, nas ambiências e nos dispositivos que conformam esses encontros. Para revelar a experimentação na/com a cidade, utiliza o caminhar como dispositivo de habitar, observando os encontros pelos afetos. Emprega conceitos deleuziano-guattariano para destacar as diferenças, heterogeneidades e multiplicidades presentes nas ambiências analisadas. A prática reúne fotografias, mapeamentos afetivos, anotações de um diário de campo e expressões gráficas, que, quando revisitados e combinados, geram uma espécie de cartografia. Essa cartografia nunca se fecha e está sempre em movimento, constituindo uma pesquisa-experiência que mobiliza corpo e pensamento.

Palavras-chave: Cartografia; Caminhar; São Carlos/SP; Patrimônio Ferroviário;

ABSTRACT

The railways in contemporary cities are shaped by forces and dynamics that create multiple and heterogeneous ambiances, involving unique bodies and areas exposed to constant changes and conflicts. In the search for recognition of these forces that weave the urban bodily experience, this research focuses on the surroundings of the São Carlos Railway Station in São Paulo. It investigates urban practices and inventiveness through the perceptions and cognitions of the relationships between the body and the city, focusing on subjects, ambiances, and the devices that shape these encounters. To reveal the experimentation in/with the city, it utilizes walking as a dwelling device, observing encounters through affects. It employs Deleuzian-Guattarian concepts to highlight the differences, heterogeneities, and multiplicities present in the analyzed ambiances. The practice gathers photographs, affective mappings, field diary notes, and graphic expressions, which, when revisited and combined, generate a kind of cartography. This cartography never closes and is always in motion, constituting a research-experience that mobilizes body and thought.

Keywords: Cartography; Walking; São Carlos/SP; Railway Heritage

DAS MOTIVAÇÕES E DOS AFETOS

Fôlego.

Não sei exatamente quando percebi a potência dos afetos na colisão das experiências. Nasci uma criança que ocupava as ruas, os quintais das avós e as quadras da escola. Sempre ouvia dizer que uma das minhas avós tinha rodinhas nos pés. Meu pai, comerciante, ia diariamente ao centro da cidade onde cresci e voltava contando sobre seus encontros com minha avó, que, em passos lentos, batia perna pela cidade. Talvez meu entusiasmo em explorar a cidade seja de família. Meu corpo sempre esteve em movimento. Por incentivo da minha mãe educadora, tornei-me praticante de dança; o ballet clássico me proporcionou uma noção espacial apurada. Sempre que pude, coloquei meu corpo em situações extremas. Um corpo-linguagem que desejava se expandir, livre de qualquer determinação exterior. Mas, afinal, o que é um corpo? Ele é o espaço onde o desejo se move, uma superfície para as intensidades circularem.

Pausa.

Arquitetura. Pelo viés das edificações ou do urbanismo, justifica-se pela manifestação primária da vida urbana em seus ambientes de existência. Assim, outra noção de corpo e espaço emergia para ser investigada. A dança, por sua vez, é sempre um evento constituído pelo corpo em movimento, sendo o espaço sua ocorrência. O diálogo entre dança e arquitetura não é recente, encontrei-me com os trabalhos de Trisha Brown, a qual tencionou os aspectos de seus estudos coreográficos com o ambiente construído, arquitetônico e urbano, numa trama social na região do Soho entre 1966 e 1977. Em seus estudos sobre movimentos corporais e comportamento em relação à gravidade, a coreógrafa experimentava a cidade e abria espaço para novas formas de relacionar arte e vida, caminhando nas fachadas dos edifícios ou dançando em grupo nos seus terraços. Assim, Trisha revelava um olhar histórico e artístico, vendo nas práticas de arte a continuação da atuação como agentes nas tramas do Soho.

Intervalo.

Um trajeto pode desnudar mais do que um ponto revela. Andar é um ato banal que insinua o quanto nossos pés podem ser outros pés. Perseguir é uma tarefa ambiciosa, que, além de seguir os passos de outra pessoa, causa a incorporação do mundo. Uma experiência que nos forma e que sempre se faz através da inscrição corporal, o que não significa ausência de embasamento teórico. Nas minhas deambulações, encontrei Sophie Calle, autora que, desde seu nascimento em Paris, carregou consigo trabalhos viscerais e autobiográficos, permitindo-me compreender que corpos não são apenas corpos, mas agrupamentos de forças e afetos. Em um de seus trabalhos, decide seguir estranhos nas ruas de Paris em 1980, com o objetivo de descobrir a cidade a partir dos caminhos dos outros. Observava seus gestos corporais por ruelas labirínticas num nomadismo, registrando-os em fotografias, perdendo-os de vista e esquecendo-os.

Fim desse ato.

Encontrei-me com a dança contemporânea. O engajamento do corpo na ação, os investimentos na sensorialidade, os riscos do movimento. O corpo, o espaço expressivo no qual se instala o tempo, os mundos imaginários e simbólicos. Ah, o corpo! Simultaneamente ao flerte com a dança contemporânea, colidi com as grafias: coreografias, corpografias e cartografias. Deixei que me afetassem, me invadissem, me comunicassem. Passei a dançar a cidade. Aquele corpo contido se distribuiu pelo espaço, sem uma lei precedente, em prol de sua própria presença de afirmação. Assim como a paisagem me transforma, embora não seja possível dizer quando começou a transformação. Somos seres da/na impermanência. Essa formação, que nunca se finda, despertou em mim o trabalho com a presença, a minha relação comigo mesma, com o outro: o outro espaço, o outro corpo. Com o chão. Uma ferramenta de troca que dá voz à nossa própria linguagem. A dança me proporcionou lugares de experimentação e, desde então, vejo o mundo mergulhada na experiência. Que esta pesquisa seja mais um convite para experimentar, jogar, encontrar e me relacionar com o pulso do mundo. Levanto-me da cadeira, pego o novelo e começo a desatar esse labirinto sobre o qual me inclino.

COMO ESSE TEXTO SE MOBILIZA?

Na fase inicial do trabalho, propõe-se uma reflexão sobre **as motivações e os afetos** que impulsionam este projeto. Ao discutir sobre o desejo, manifestou-se e expressou-se. Este desejo é uma ação que demanda experiência. Por que buscamos conquistar a cidade? Concebendo o corpo como uma ferramenta explorada sensorialmente, compreendemos que o desejo flui através de trajetórias não convencionais. Assim, emerge um espaço de expressão onde o tempo e os mundos imaginários se entrelaçam simbolicamente. O contato com as paisagens urbanas gerou afetos, resultando em uma dança pela cidade. O corpo, antes confinado, agora se expande pelo espaço, sem regras pré-definidas, manifestando-se com sua própria presença afirmativa. Assim como a paisagem, o corpo se transforma, embora seja difícil precisar quando exatamente essa transformação começou. O trabalho é permeado por pequenas anotações pessoais como **desembolar, desfiar, romper, alinhar, entrelaçar, e, e, e,...** Notas como **vermelho terra, ruptura, e afeto** fizeram parte do processo de conhecimento e aprendizagem vivenciado durante o mestrado.

Mas, calma, não se apresse. Antes de prosseguir, é essencial entender brevemente a construção dos conceitos abordados neste trabalho. Em vez de buscar definições precisas, totalizantes e unitárias, como em um dicionário, propõe-se adotar uma abordagem semelhante à de um mapa aberto, no sentido deleuziano-guattariano. Isso significa encarar os conceitos como categorias de análise dos estudos urbanos, indeterminados e abertos ao porvir.

Ao discutir a formação de arquitetos e urbanistas, tratamos de uma ciência social aplicada que deve considerar formas plurais e democráticas de intervenção em um território. No entanto, tem-se investido pouco no entendimento dos **processos de subjetivação**¹ relacionados às questões teóricas e práticas que impulsionam o desenvolvimento das competências profissionais. Persiste uma abordagem que valoriza apenas a objetividade do mundo e a representação do possível. Essa representação deixa escapar o mundo da diferença, ao centralizar-se em uma única perspectiva, não expressando toda a profundidade e multiplicidade presentes nos espaços (MAGNAVITA, 2015, p.18).

Nesse universo da **macropolítica**, configuram-se estratificações históricas, caracterizadas por construções de saberes-poderes hegemônicas e conservadoras. Quando consideramos formas plurais e democráticas de intervenção na cidade, adentramos a perspectiva de uma natureza diferente: a **micropolítica**. Este é o lugar onde os processos de subjetivação individual e coletiva circulam, um universo molecular de intensidades, fluxos, desejos, criatividade e acontecimentos. Trata-se do

¹ Vinculado aos processos de subjetivação está a criatividade.

que está “fora” do poder dominante, mas que reside no “dentro” do indivíduo.

A macropolítica e a micropolítica, sendo da ordem política, interagem e coexistem nas **dobras**. Representam tanto o consenso como o dissenso, as ações e as reações. Assim, a criatividade, vinculada aos processos de subjetivação, surge no espaço intermediário das situações e contextos dos saberes-poderes, estabelecendo **territórios existenciais** (MAGNAVITA, 2015, p.22).

Quando deixamos de reconhecer a ciência menor, perdemos a oportunidade de nos conectar com a **multiplicidade**² e a **heterogeneidade** da cidade. Portanto, cabe aos arquitetos e urbanistas resgatar a potência e o impacto de planejamentos de cidades mais abertas à alteridade. Surge, assim, a necessidade de fazer escolhas que priorizem o acolhimento de ambiências não espetacularizadas, como cidade-museu e cenários urbanos.

Ocupar o campo das ciências sociais e psicológicas coloca esses profissionais em uma encruzilhada política e micropolítica. Um dos caminhos leva à reprodução de modelos que nos engessam e impedem o florescimento de processos de singularização. O outro caminho se dedica a compreender esses processos por meio de agenciamentos, reconhecendo que não há neutralidade nesse percurso (GUATTARI; ROLNIK, 1996, p. 29). Não se trata de arquitetos, urbanistas ou qualquer outro profissional do campo social solucionarem as complexidades do mundo, mas de reconhecerem as diversas **linhas de força** presentes nos espaços.

Ao compreender o espaço para além do sentido físico, adicionam-se as práticas de território em sentido conceitual. Para isso, mergulha-se nos conceitos da filosofia da diferença (DELEUZE; GUATTARI, 1997), reconhecendo que essas dinâmicas ocorrem em contínuo estado de variação. O **espaço liso** é caracterizado por sua natureza aberta e não hierárquica, sem divisões rígidas ou fixas entre pontos e áreas. Em outras palavras, é um espaço de conexões onde os limites são permeáveis, acolhendo a multiplicidade e promovendo encontros. Esse tipo de espaço corresponde à nomadologia (nomos).

Em coexistência, o **espaço estriado** refere-se ao **sedentário**, marcado por linhas e estruturas fixas que correspondem a organizações e controle, restringindo a liberdade dos movimentos gerados pelos encontros. Apesar de coexistirem, a interação entre esses espaços não impede sua distinção. Eles se comunicam entre si: “o espaço liso não para de ser traduzido, transvertido num espaço estriado, e o espaço estriado é constantemente revertido, devolvido a um espaço liso” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.157).

Na alternância dos estados também pode ser discutida pelos modos de

² “É que as diferenças não são objetivas; pode-se habitar os desertos, as estepes ou os mares de um modo estriado; pode-se habitar de um modo liso inclusive as cidades, ser um nômade das cidades (...) (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.166)”.

existências e subjetividades. O **nômade** por se tratar daquilo que está em movimento cruza fronteiras e cria linhas de fuga. É caracterizado por seu estado de resistência às fixações daquilo que lhe é imposto. Já a representação da fixação fica por conta do sedentário (logos), que se caracteriza na permanência, na raiz de um só eixo. Diz respeito às normas e submissões.

Entendendo a vida urbana como um processo ativo de produção de subjetividade, **o objetivo do trabalho é investigar e reconhecer através do caminhar e do cartografar, as ambiências e os corpos que habitam a cidade, procurando novos ordenamentos e invenções desenvolvidas pelas práticas sociais.** Portanto, o trabalho se debruça sobre um urbanismo do cotidiano, que procura revelar as linhas de forças que os projetos urbanísticos dominantes tentam excluir.

Compreender as dinâmicas da cidade solicita uma metodologia contemporânea, sobretudo na arquitetura e no urbanismo. Utilizamos a personificação do nômade, tal metodologia não se dá pela lógica comum. O procedimento adotado neste trabalho realiza práticas espaciais referenciadas de artistas da Internacional Situacionista na cidade moderna (DEBORD, G. Teoria da deriva. In: JACQUES, 2003) e, se atualiza com a prática da **transurbância** (CARERI, 2017). Essa prática é um poderoso instrumento cognitivo-criativo/estético-ético no qual busca produzir conhecimento que estimula o caminhar nos territórios atuais, nas áreas à mercê do tempo e, nas margens da cidade, de modo a reconhecê-los

O investigar das dinâmicas moventes, presentes na cidade, não se faz com elaboração de mapas estáticos. Mapear é um processo aberto, em constante movimento, registrando determinados momentos sem dar conta da fluidez do tempo efêmero. Por isso, empregamos a **cartografia** proposta por Gilles Deleuze e Félix Guattari (1997), como uma composição de pensamento de forma **rizomática**, pela qual transitam os **afectos e perceptos**³. Essas forças são vivenciadas pelo/no corpo subjetivo. Dessa maneira, os mapas moventes, são percursos que se qualificam nas **errâncias**, buscando desestabilizar as relações de saberes-poderes em nome da consolidação da diferença.

Somando-se a **cartografia sentimental** exposta por Rolnik (2016), assume-se o olhar sensível do cartógrafo, o qual compreende as diversas facetas de um fenômeno com objetivo de captar as forças que operam além do visível. Ou seja, no lugar onde atravessam os afetos resultantes dos encontros, nos quais reverberam os movimentos do desejo. O interesse pelo movimento e pela transformação do espaço geográfico reflete na metodologia que se constrói em ação. **Cartografar** é conectar **afetos** que atravessam quem transita pelo espaço. É educar o ouvido, os olhos e o

³ Os afectos não são afeições e os perceptos não dizem respeito à percepção. São devires não humano. Ou seja, bloco de sensações, forças que passam de um para o outro.

nariz para habitar o território de modo corporificado. O cartógrafo pesquisador cria corpo junto com a pesquisa.

Tal prática solicita o conceito de **corpo**. Neste trabalho, compreende-se que há variações de estado desse corpo. Em alguns momentos, discute-se o corpo em sua dimensão biológica; em outros, aproxima-se do conceito abordado pelos filósofos pós-estruturalistas, **o corpo sem órgão**, que consideram o corpo não apenas por suas funções, mas como um órgão integrante de um organismo vivo⁴. Os corpos associam-se aos graus de potência, os quais podem ser aumentados ou diminuídos por meio de encontros, gerando afetos⁵. Assim, “os corpos não se definem por seu gênero ou espécie, por seus órgãos e funções, mas por aquilo que são capazes de fazer” (DELEUZE; PARNET, 1998, p.49).

O tema e as metodologias abordados são essenciais para o reconhecimento da cidade, fornecendo pistas valiosas para a arquitetura e o urbanismo, especialmente em cidades de porte médio na América Latina, como São Carlos. Este trabalho busca revelar as complexidades desse município, reconhecendo a potência das ambiências e corporeidades que têm sido excluídas, ignoradas e higienizadas da cidade.

São Carlos, fundada em 1857, inicialmente se desenvolveu com base na pecuária e na cana-de-açúcar. Com a ascensão da produção cafeeira e a chegada da ferrovia, a paisagem da região foi transformada. Entre 1930 e 1950, a crise cafeeira e a estagnação da lavoura levaram a cidade a se apoiar nas atividades industriais iniciadas pelos imigrantes. Atualmente, as indústrias são a base da economia de São Carlos, complementadas pela forte tradição universitária que reforça sua imagem como “Capital da Tecnologia”. Embora a ferrovia ainda esteja em uso e haja esforços para preservar o patrimônio histórico e cultural, a marginalidade é evidente ao longo do leito férreo (FRASCARELI; FIORIN; ROMÃO, 2022).

Em consonância com o objetivo da pesquisa busca-se para o trabalho em questão:

- Revisar bibliografias, desenvolvendo um entendimento historiográfico do município de São Carlos-SP, relatando a chegada da ferrovia e o declínio dela, com objetivo de compreender a história do local de pesquisa.
- Discutir os conceitos das práticas errantes estudados por Paola Berenstein Jacques e suas derivações para caminhada nos territórios atuais com

4 “Se tudo é vivo, não é porque tudo é orgânico e organizado, mas, ao contrário, porque o organismo é um desvio da vida. Em suma, uma intensa vida germinal inorgânica, uma poderosa vida sem órgãos, um Corpo tanto mais vivo quanto é sem órgãos, tudo que passa entre os organismos. (DELEUZE; GUATTARI, 1997, v. 5, p. 212)”. Ver mais em: DELEUZE, G.; GUATTARI, F. Mil Platôs: Capitalismo e esquizofrenia. 1.ed. São Paulo: 34, 1997. v. 4.

5 Deleuze em diálogo com Claire Parinet (1998), embasado por Spinoza, delinea que “os afectos são os devires. São devires que transbordam daquele que passa por eles, que excedem as forças daquele que passa por eles” (DELEUZE; PARNET, 1998, p.47). As coisas carregam afectos, tais afectos geram afetos; alguns materiais tem mais afectos que outros, variam em intensidades.

Francesco Careri e Eduardo Rocha afirmam de compreender os processos utilizados na apreensão da cidade através da prática do caminhar.

- Analisar os conceitos sobre cartografia, cartografia sentimental e processos de subjetivação, suscitados por Deleuze e Guattari, Suely Rolnik e Pascoalino Romano Magnavita buscando aprofundar os planos de composição do pensamento.
- Mapear as linhas de fuga referente as práticas sociais ao longo do leito férreo são-carlense na área central da cidade, através da caminhada e da cartografia, compreendendo os agenciamentos e as relações presentes no tempo atual.

Se por um lado o urbanismo consolidado e planejado é homogeneizador, por outro existe um urbanismo que é praticado, da ordem da subjetivação. Nesse sentido, podemos ressignificar a formação dominante dos arquitetos e urbanistas, para suscitar a formulação de uma cidade mais múltipla e territorializada. É urgente traçar uma nova perspectiva para o campo da pesquisa em arquitetura e urbanismo, uma visão que se aproxima da cidade vivida para dizer sobre ela.

No primeiro momento, no processo de **desembolar** as linhas, buscou-se entender a historiografia do município de São Carlos-SP por meio de uma pesquisa bibliográfica que relatou a história dominante. Antes de reconhecer os espaços habitados da cidade atual, foi necessário mover-se por **linhas duras (molaes)**. Considerando a cidade como um território onde essas linhas se articulam, ampliaram-se os estratos históricos. A análise das fotografias permitiu observar variações nas configurações dessas linhas, flexibilizando-as e somando camadas históricas do passado, o que possibilitou uma compreensão mais profunda do presente.

Na ação de **desfiar** as linhas, **o caminhar para além do deslocamento**. Interessamo-nos em caminhar entre errantes, aqueles que, através de suas obras, praticavam as errâncias urbanas. O ato de andar pela cidade criticava o urbanismo como um campo disciplinar, funcionando como um manifesto que questionava a construção dos espaços. Perguntamos: quem são os agentes da história do caminhar que flexibilizam pensamentos rígidos e linhas duras?

Somando à investigação das dinâmicas em movimento, afirmamos que **cartografar é mapear processos**. O objetivo não foi sistematizar um método cartográfico, mas rastrear apontamentos nesse diálogo, que suportassem as análises críticas como instrumentos de resistência. Este capítulo foi fundamentado pelos estudos de Deleuze e Guattari, Suely Rolnik, Virginia Kastrup, entre outros autores. Esses estudos revelam a cartografia como uma ferramenta que relaciona a história do presente e possibilita a coexistência com encontros passados, conectando o que somos com o que fomos.

Se caminhar e cartografar dizem respeito aos processos cognitivos e criativos, então, considera-se que são práticas em trânsito. Em ***caminhografar, movimentar o corpo e o pensamento***, aproximando-se de aplicações que ocorrem na interseção entre método empregado à arquitetura e ao urbano. Revisa uma experiência que requer atenção e tempo, denominada caminhografia urbana, sendo mais do que uma forma de locomoção: é uma possibilidade de entrar em contato com o sensível à favor da construção de processos de subjetivação.

Em ***rompes e alinhavar***, revela-se relatos íntimos, em primeira pessoa, sobre caminhadas coletivas ou trajetos solos. Esses percursos atravessaram a zona urbana de São Carlos pela linha do trem, com um enfoque especial no entorno da Estação Ferroviária e nos vestígios fabris que ali resistem. Trata-se da disposição dos sujeitos para encontrar o objeto de pesquisa e os corpos que habitam a cidade. O rompimento da linha é visto como uma maneira de realizar novas conexões com as forças operantes da cidade.

O ato de ***alinhavar conceitos*** diz respeito às experimentações metodológicas que aproximam teorias das experiências realizadas na cidade. Não busca definir e fixar tais conceitos, mas ampliar as possibilidades de análise e leitura sobre os estudos urbanos discutidos. Sendo todos os conceitos empregados permeados pelo afeto. Assim, explora-se modos de registrar, narrar, habitar e expressar as caminhadas e cartografias realizadas na etapa prática.

Por fim, o trabalho se conclui ao ***enxergar nas pontas soltas um princípio para novos entrelaçamentos***. Reconhecendo potências e lacunas no percurso de construção dos processos de subjetivação, os quais ocorreram por serem vivenciados de maneira honesta e disposta neste trabalho.

I. DESEMBOLAR

As linhas

“Indivíduos ou grupos, somos atravessados por linhas, meridianos, geodésicas, trópicos, fusos, que não seguem o mesmo ritmo e não têm a mesma natureza. São linhas que nos compõem. (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 76)”.

As linhas duras, flexíveis e de fuga (DELEUZE; GUATTARI, 1997) operam em coexistência, atuando no território a ser cartografado (inclusive no corpo daquele que cartografa). Elas estão presentes nos estratos da vida, permeando tudo o que é habitado, percorrido e experienciado. Ao reconhecer a cidade como o palco da vida cotidiana, é possível explorar desde os diversos modos de ocupação dos espaços até os estratos mais consolidados. Neste trabalho, as linhas são utilizadas como articulações, buscando ampliar a compreensão dos estratos.

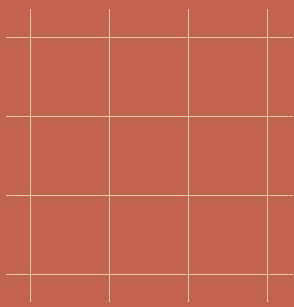
Ligadas à memória, ao passado, à história e à moral, as linhas duras (molar) delimitam identidades, hábitos e opiniões cristalizadas, representando assim modos de existência mais estáticos. Desta forma, acabam obstruindo a chegada do novo, contribuindo para a reprodução e a manutenção de territórios através de mecanismos de controle e captura (DELEUZE; PARNET, 1998). Essas linhas são de natureza oficial, organizando-se nos territórios e nos movimentos de estratificação, como é exemplificado na história consolidada apresentada neste estágio inicial do trabalho.

(...)“nelas tudo parece contável e previsto, o início e o fim de um segmento, bem como a passagem de um segmento a outro”(DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.67).

Para que a vida possa se estabelecer, é necessário desfazer os territórios endurecidos. Os pequenos desvios nesses territórios são responsabilidade das linhas flexíveis (moleculares). Essas linhas delineiam alterações que provocam fissuras nos territórios mais rígidos, gerando pequenas mutações no que já estava estabelecido. É neste ponto que as imagens inseridas neste capítulo se posicionam. Os movimentos provocados pelas fotografias estabelecem conexões poderosas que abrem caminho para outras narrativas e temporalidades. Elas podem até nos ajudar a romper com o que está pré-estabelecido. O importante é estarmos abertos a isso e não nos deixarmos guiar apenas pela fixação.

Por último, mas não menos importante, temos a linha de fuga (de voo). Esta linha rompe com os protocolos estabelecidos, tratando dos agenciamentos e das potências de transformações existenciais. Embora essas linhas se caracterizem de

maneiras diferentes, não podem ser pensadas separadamente; elas coexistem, se alternam e se misturam. Nenhum indivíduo ou território é constituído apenas por uma linha. Por mais consolidada (dura) que seja a história contada sobre o município de São Carlos, sempre existirão linhas flexíveis (fotografias) forçando novas relações (agenciamentos).



LINHAS DURAS . MOLARES



LINHAS FLEXÍVEIS . MOLECULARES



LINHAS DE FUGA . VOO

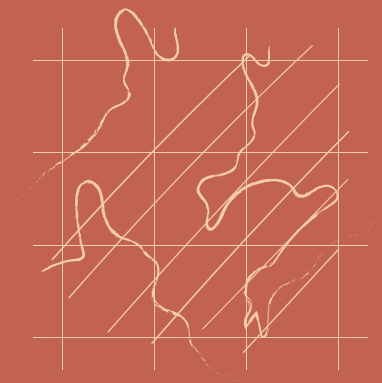


Figura 01 - Diagrama das linhas.

Fonte: Elaborada pela autora. 2024.

A formação do núcleo urbano são-carlense

Da terra ancestral dos Kaingang e Kayapós, ainda se escuta, de tempo em tempo o apito do trem. Em solos dos Campos de Araraçara¹, assim como a maioria dos povoados no período colonial e imperial, corre sangue indígena. O sítio sobre o qual surge os primórdios da cidade de São Carlos, estende-se à margem esquerda do ribeirão Monjolinho, em território que anteriormente pertencia ao município de Araraçara. Os nativos, ao verem o sol nascer por detrás das montanhas acreditavam que ali morava o dia, portanto o nomearam como Aracoara: de ará: dia; e coará, morada (TRUZZI, 2007, p.30). Essa terra, que hoje constitui o município de São Carlos, inicia sua colonização sistematicamente a partir da abertura do chamado “picadão de Cuiabá” pelo sargento-mor Carlos Bartholomeu de Arruda Botelho.

Tendo como ponto de partida Piracicaba, que era denominada “boca de sertão”, a estrada delineava os campos do córrego do Feijão, cruzava a mata densa do Pinhal, e superava os extensos cerrados dos Campos de Araraçara. Caminhos que levavam às minas de ouro de Cuiabá e Goiás no fim do século XVIII (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 144). A abertura dessa estrada formou um corredor cultural no qual diferentes grupos étnicos transitavam. Há registros históricos e arqueológicos que mencionam a presença indígena (MANO, 2006, p. 42). Esses caminhos em direção às minas do centro-oeste brasileiro construíram um contexto de busca por oportunidades para muitas pessoas, permitiu o povoamento mais rápido da área por todos aqueles que se sentiam atraídos pelas férteis terras do planalto.

Desde já, é cabível não perder de vista que tal presença, extermínio, marginalização ou absorção de grupos populacionais em questão foi resultado do sistema de lavouras inaugurado em meados do século XIX no oeste paulista. Um cenário de extermínio dos indígenas, expulsão dos posseiros, importação dos negros escravos seguido da apropriação dos imigrantes europeus, etapas de um mesmo processo que se sobrepõem, uma após a outra (TRUZZI, 2007, p.47). Sendo assim, no início do século XIX, as terras da futura São Carlos começaram a ser demarcadas em sesmaria, a história local narra um intenso movimento de apropriação de terras através de disputas entre sesmeiros e posseiros pela concessão das cartas. Três grandes áreas de sesmaria se estruturam juridicamente.

A primeira delas demarcada legalmente foi a do Monjolinho em 1810, nessa divisão incluía toda a parte norte da atual cidade. Vale ressaltar que há uma dificuldade de indicar com exatidão a época que os proprietários de terra consolidaram suas fazendas responsáveis pela aglomeração de atividade econômica na região. Em seguida, demarcou-se a sesmaria do Quilombo (atual região do distrito de Santa

1 Os campos de Aracoara envolviam um vasto território desconhecido, o qual se constituiria posteriormente, os municípios de Araraçara, Jaboticabal, São Carlos, Jaú, Brotas e Dois Córregos.

Eudóxia), acredita-se que foi assim nomeada pela presença de negros aquilombados na região – apenas pela tradição oral local, não obtendo confirmação baseada em pesquisas. E por fim, regularizou-se a última, em 1831, pelo sesmeiro Carlos José de Arruda Botelho, foi um dos idealizadores da formação da cidade nos limites de sua propriedade. Assim, foi denominada sesmaria do Pinhal, sendo adquirida em 1785 por Carlos Bartholomeu de Arruda Botelho² (pai de Carlos José, futuro Conde do Pinhal) - comandante da força armada de Pirassununga, teve sua família, em mais de duas gerações, como importante figuras no processo de constituição do território são-carlense (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p.19).

Nesse momento, um pouco antes de 1857, data oficial da fundação de São Carlos, o café ainda não havia chegado ao território são-carlense, sendo a criação de bovinos e suínos, bem como a cultura canavieira, as principais atividades econômicas locais. A região de São Carlos era constituída por fazendas localizadas nessa zona pioneira tocada por trabalho escravo, que lidavam com a agropecuária e com um incipiente cultivo de cana de açúcar. Um período demarcado pela valorização de terra, uma vez que as lavouras começaram adentrar na região, atestado pela presença de engenhos, alambique, caldeira, e aumento da procura pelo braço escravo. (GORDINHO, 1985, p.19).

Assim como a lavoura, o café foi espreado conforme encontrava solo adequado e, do cafezal nasceu a vila. O café foi a causa do povoamento mais intenso nas terras são-carlenses, ainda integradas a freguesia de São Bento (atual Araraquara). Desse modo, o café fez crescer os pequenos núcleos existentes e criou novos a partir de povoados incipientes que, até o momento, eram apenas pouso de beira de estrada para os tropeiros que demandavam o sertão. Em 1840, por iniciativa de Carlos José de Arruda Botelho, foram plantadas ao lado de outras culturas, os primeiros pés de café da região (TRUZZI, 2007, p.33).

A partir disso, volta-se o foco no virtuoso desenvolvimento do núcleo de São Carlos, local onde a capela começaria a ser construída em 1856. Sendo Carlos José de Arruda Botelho quem doou uma parcela das terras que conformavam a antiga sesmaria do Pinhal para a formação do patrimônio religioso. “É provável que o elemento religioso viesse ao encontro das aspirações dos fazendeiros de disciplinar a vida em comum e suas posses de terra na frente pioneira” (TRUZZI, 2007, p. 41). Uma necessidade de assistência religiosa que superava prática habituais da própria religião, aplicada como uma ferramenta de civilização que doutrinava os corpos afoitos em busca de vida livre.

2 Uma vez adquirida a sesmaria do Pinhal, Carlos Bartholomeu de Arruda Botelho construiu a primeira sede da Fazenda do Pinhal, a qual residiu com Maria Siqueira consolidando sua família com quatro filhos: Manoel Joaquim Pinto de Arruda, Maria Francisca de Arruda, Eugênicia Antônia de Arruda e Carlos José Botelho.

A construção da capela foi solicitada por Jesuíno de Soares Arruda e sua mulher e, serviu de ponto de concentração inicial para fecundação da cidade. Tendo São Carlos de Borromeu como santo escolhido, além de padroeiro da família, Carlos era o nome predominante dos Botelhos (TRUZZI, 2007, p.41). O primeiro agregado de arranchados feitos de barro e cobertos de palha de indaiá se consolidou em torno do patrimônio religioso, “(...) modestas casuchas improvisadas no entorno do pátio da capela e derramando-se ladeira abaixo pelas ruas laterais até os alagados das águas do Gregório” (Neves, 2007, p.4). Um conjunto cada vez maior de casas foi rodeando o pátio em torno da capela, a qual foi inaugurada em 1857. E no ano seguinte, São Carlos passou a elevação do Distrito de Paz à categoria de freguesia de Araraquara (TRUZZI, 2007, p.42).

São Carlos do Pinhal não nasceu do imprevisto, Antônio Carlos de Arruda Botelho traçou o amplo pátio da capela abrangendo duas quadras inteiras, concedida ao eixo centro da cidade, que foi denominada rua de São Carlos. As tessituras viárias foram igualmente traçadas dentro dessa perspectiva, orientadas na direção norte-sul com a expectativa de ocupar a colina central, se não fosse o impasse criado pelo proprietário da sesmaria do Monjolinho, João Alves de Oliveira, que não permitiu a expansão do povoado em direção ao norte. Portanto, a área urbana permaneceu limitada à metade sul do pátio da igreja, com as ruas inseridas margeando a colina descendo para o córrego do Gregório (NEVES, 2007, p.4).

De acordo com Neves (2007), em 1866, durante a reunião da Câmara dos Vereadores atenuou-se a aparição das primeiras vias: Rua do Comercio (atual Avenida São Carlos), da fachada principal da capela até o cruzamento da General Osório – atravessava o córrego do Gregório por uma pinguela; Rua de Santo Ignácio (atual Episcopal) saindo da fachada posterior da capela dava acesso ao cemitério (hoje largo de São Benedito); Rua do Jatahy (atual Dona Alexandrina); as transversais leste-oeste Rua Riachuelo (atual Matta); Rua Itaquy (atual Jesuíno de Arruda) e a Paysandu, hoje General Osório. Em 1868, depois do falecimento de João Alves de Oliveira (proprietário da sesmaria do Monjolinho), sua esposa, Dona Alexandrina Melchiades de Alkimim doa terras e liberta São Carlos para o norte.

Nessa altura ainda é inviável apresentar a população de São Carlos, até meados de 1870 sua população era contabilizada junto com Araraquara. O progresso do município de São Carlos foi afirmado pelo recenseamento realizado em 1874. A vila contava com seus 6.897 habitantes, desse número, a grande maioria residia na zona rural e cerca de um quarto do total eram escravos. A população do município constituía mais de dois terços da população de Araraquara, de quem São Carlos fora distrito (TRUZZI, 2007, p. 44).

No decorrer de 1870, São Carlos enfrentou dois momentos de ameaça ao seu desenvolvimento, houve dois surtos de varíola, um em 1874 e outro em 1879. Mesmo tendo a promoção de esforço do governo providencial pela vacinação a campanha atingiu poucas pessoas, tendo seu maior enfoque na capital. Foi somente na República, em 1892, que se estabeleceu um abrangente programa de saúde pública, isto ocorre pelo fato de que as oligarquias rurais compreenderam que a ameaça da insalubridade poderia arruinar os esforços para a chegada dos imigrantes.

Nesse momento, a urbanização de São Carlos era embrionária, a vila limitava-se as estruturas básicas: tinha uma igreja, uma cadeia e o cemitério, além de pequenos comércios locais e algumas casas no entorno do patrimônio religioso (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 24). Tanto a capela quanto o cemitério, obras públicas fundadoras da nascente São Carlos, foram remodelados uma década depois. Após as primeiras casas de barro e palha de indaiá chegou a vez das construções mais sólidas de tijolos e telhas, inseridas nas proximidades da colina, assim, relevando a São Carlos da estrada de ferro.



Figura 02 - Rua General Osório na década de 1990.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.



Figura 03 - Rua General Osório, 1957.
Fonte: Coleção Porceno Marino. Acervo APH-FPMSC.

A chegada da ferrovia: uma cidade para o consumo

O sistema de produção cafeeiro cresceu depressa na província de São Paulo em virtude do aumento do consumo no mercado internacional, transformando-se no principal produto da economia paulista e brasileira. O café torna-se símbolo de poder, riqueza, esperança, domínio de classes e história. Uma perspectiva que perpassa toda estrutura social paulista, desde os coronéis de terra até os ex-escravos. Nesse período, a população existente em São Carlos era em sua maioria fazendeiros que residiam junto aos agregados e escravos nas fazendas. Assim, podendo cuidar de suas terras fartas de subsistências. No entanto, a riqueza principal nas fazendas provinha dos cafezais. O café, que chegou como incêndio, invadindo as matas do Pinhal, se transformava em ouro nos mercados internacionais superando a cana e a criação. Foram abaixo as matas seculares e lavouras ostentando ao sol as plantas recém-nadas, o início de um novo ciclo econômico no Brasil (NEVES, 1997, p.16).

O grande problema desse processo de ascensão cafeeira em São Carlos era o escoamento da imensa carga por ermos e descampados até chegar aos portos de Santos, São Sebastião e Ubatuba. O café sendo um produto essencialmente destinado ao mercado externo, tinha como principais compradores a Europa e os Estados Unidos (NEVES, 2007, p.15). Apesar de algumas literaturas apontarem registros da presença do café em São Carlos bem no início do século XIX, entende-se que as plantações desse período serviam ao consumo interno, não estavam estruturadas para a larga escala de produção. A ascensão cafeeira em São Carlos ocorre a partir de 1870, impulsionado pela implantação das estradas de ferro que se consolidavam nas regiões mais próximas.

Anterior a implantação da estrada de ferro os produtos da região fluíam pela estrada principal, sendo aquela que descia, aos pés do planalto, até Rio Claro, sentido Piracicaba, Campinas, Jundiaí, São Paulo e finalmente, Santos. Pelo outro lado, o prolongamento dessa estrada conduzia a Araraquara, rumo à Minas Gerais e Goiás. Tendo o primeiro trecho citado maior relevância para o governo provincial e o segundo sendo conservado pelos próprios moradores da região em prol de seus interesses. No entanto, o governo é forçado a se preocupar mais com a qualidade da estrada rumo ao norte decorrente da declaração de guerra ao Paraguai (1860), uma vez que a vila de Araraquara estava geopoliticamente localizada para o abastecimento das tropas (TRUZZI, 2007, p.43).

O binômio café/ferrovia é frequentemente analisado quando se trata do período cafeeiro no Brasil, onde a produção agrícola da região era um fator determinante para a expansão das estradas de ferro, ocasionando um cenário de disputa nas áreas rurais pela aproximação dos trilhos em suas terras. A inserção do sistema de

transporte ferroviário proporcionou uma transformação estrutural e se firmou como elemento primordial da paisagem nas cidades do interior paulista. Foi no cerne desse processo de deslocamento da cultura lavoureira que as famílias de fazendeiros, natos de cidades importantes da época colonial, transformaram as terras do oeste paulista³.

Em meados de 1865, os trilhos recém-chegados em São Paulo e Jundiá foram se espalhando até São João do Rio Claro (atual Rio Claro) – a obra foi entregue por volta de 1876, através da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a qual, possuía concessão para a construção do trecho além de Rio Claro, em que o principal interesse era chegada dos trilhos até as terras do Mato Grosso. A construção da estrada de ferro assumiu um caráter de disputa política envolvendo influentes fazendeiros da região de São Carlos, liderados por Antônio Carlos de Arruda Botelho. Diante do impasse que circundava as disputas, em 1880, a Companhia Paulista renunciou à concessão, permitindo a incumbência das obras à Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 35).

A nova década indicava-se promissora para o município, os fazendeiros locais haviam empreendido as primeiras obras da estrada ferro. Em 1880, São Carlos alcança administrativamente no Império, pela Lei de 21 de abril, a elevação a vila de São Carlos do Pinhal à categoria de cidade pelo presidente da Província em questão, Laurindo Abelardo de Brito. Simultaneamente, houve a instalação da comarca judicial (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 20).

Antônio Carlos de Arruda Botelho (o qual viria ser conhecido como Conde do Pinhal), já citado anteriormente no trabalho, representou o padrão da classe dos barões do café existentes em São Carlos. Qualquer historiografia que evidencie os ‘grandes homens’ e os ‘grandes feitos’ em São Carlos se confunde com a sua bibliografia. Nessa pesquisa, aguçaremos a construção da figura do Conde do Pinhal não com a intenção de destacá-lo, mas, com o objetivo de compreendermos decisões políticas relacionadas ao desenvolvimento urbano. Antônio Carlos, nasceu em Araraquara, onde acompanhou sua família na abertura de fazendas no município, com seu pai e seus irmãos participou da fundação de São Carlos.

Em 1857, ocupou a presidência da Câmara de Araraquara, ordenou a criação do distrito de paz de São Carlos do Pinhal, onde nessa cidade, mais tarde, se tornou chefe do Partido Liberal, produzindo influência política local, seu prestígio lhe valeu o título de barão, visconde e conde em reconhecimento aos serviços prestados no abastecimento de tropas durante a Guerra do Paraguai (1860). Como herdeiro da sesmaria do Pinhal, acompanhou o plantio dos primeiros pés de café na região, e foi um dos maiores responsáveis pela importação dos primeiros contingentes de imigrante.

³ As terras do oeste paulista, além de sua disponibilidade qualitativa tinham como principal aspecto condições climáticas, topográficas e férteis propícias para abranger a marcha do café.

Assim, não há dúvidas que o maior de seus esforços foi a construção da estrada de ferro no trecho Rio Claro, Araraquara e Jaú. Tendo em vista que foi representante de um vasto conjunto de oligarcas locais, motivado por interesses pessoais e de seus amigos e parentes, determinou o traçado que melhor conviria (TRUZZI, 2007, p.96).

As obras da estrada de ferro entre Rio Claro e São Carlos tiveram início em 1882, teve sua inauguração em 1884. Sua abertura da ferrovia alavancou o incremento da produção cafeeira: um sopro de progresso para a futura Princesa do Oeste. Neste momento surgem diversos edifícios que supririam as demandas econômicas e sociais imposta pelo sistema ferroviário, como o prédio da Estação Ferroviária, tendo uma reforma em 1908, a qual incluiu ampliações e instalação do relógio em sua fachada principal. No mesmo ano (1884) foi construída a Câmara Municipal, localizada no Largo Municipal (atual Praça Coronel Salles). Construída em arquitetura tradicional foi demolida em 1926 após anos de uso e má conservação. Desde 1921 a Câmara ocupava o Palacete Conde do Pinhal, antiga residência de Antônio Carlos de Arruda Botelho (Conde do Pinhal).

A construção de outros prédios públicos compreendeu melhoramentos urbanos para São Carlos do Pinhal, como manifestações do tempo resultante da evolução das tipologias e da necessidade populacional. Nesse momento ainda não caracterizavam, em termos arquitetônicos, grandes expressões reconhecidas pela elite (influenciada por um modelo eurocêntrico) do período cafeeiro como ocorreu na capital paulista (BORTOLUCCI, 1997, p.78). Embora não reconhecidos pela alta sociedade, o município de São Carlos, assim como em muitos casos de cidades remanescentes, tinha forte presença de expressões arquitetônicas tradicionais de saberes específicos – ainda que não expostos nem na atualidade. Em 1886, inaugurou-se o Matadouro Municipal, no qual compreendia um conjunto de instalações para animais e funcionários. Tendo apenas seu bloco principal mantido e incorporado ao Campus da Universidade de São Paulo em 1971, atual sala da Escola da Engenharia. As instalações do Matadouro apresentam característica da arquitetura tradicional.

Em 1887, a Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro estabeleceu sua expansão até a cidade de Araraquara e até a cidade Jaú. Essa ampliação apresentou resultados econômicos positivos, tornando o município de São Carlos um os principais fornecedores de café no estado. Em consonância com os avanços socioeconômicos e as transformações urbanas, a chegada dos trilhos proporcionou um intenso aumento populacional, decorrente da busca por novas oportunidades. A saber, em 1874 a população de São Carlos consistia em 6.687 habitantes, sendo um quarto escravos (aproximadamente 1.568, um número expressivo influenciado pela lavoura). Já no ano de 1886 com a chegada da ferrovia, anterior o evento da abolição dos escravos e no período de estimulação da imigração, a população são-carlense chega a 16.104 habitantes, sendo 2.982 habitantes escravos e 2.501 habitantes imigrantes (TRUZZI, 2007, p.66).

A evolução do sistema cafeeiro foi atravessada pelo evento da abolição da mão de obra escrava presente nas lavouras, que ocorreu de forma lenta e gradual. O Estado, os fazendeiros e os abolicionistas conservadores estavam preocupados em transformar a emancipação em um processo longo, mantendo praticamente inalteradas as formas de trabalho e domínio nas mãos da elite escravista e agrária. Na contramão dessas ações, os escravos resistiam pela liberdade próxima e agiam em prol da aceleração do fim da escravidão, intensificando fugas e consolidando quilombo nos espaços urbanos. Vale evidenciar que o município de São Carlos do Pinhal, integrava a promissora oeste paulista, portanto, foi um dos municípios que mais utilizou a mão de obra escrava para o trabalho na lavoura e no espaço urbano (OLIVEIRA, 2018, p. 29).

Os fazendeiros prevendo a expansão de suas lavouras e a escassez de braços escravos, não hesitaram em estimular a imigração estrangeira. A libertação dos escravos carregava a virtude de reforçar a ordem social, uma vez que ela fosse concedida e não conquistada (TRUZZI, 2007, p.60). Próximo a abolição, os fazendeiros tinham implantado um sistema de trabalho assalariado e não tinham dúvidas que a adoção de mão-de-obra imigrante era capaz de preservar o sistema de lavouras. Em 13 de maio de 1888, após a abolição da escravidão, mesmo que obtida a liberdade, aos libertos restavam poucas perspectivas de inserção e mobilidade social. Alguns permaneceram nas fazendas, sendo discriminados e recebendo um salário menor que os colonos imigrantes. Outros se deslocaram para o espaço urbano, aumentando a população do núcleo. No entanto, continuaram marginalizados e marcados pela discriminação. As massas de libertos se dirigiam para a cidade se aglomerando em espaços coletivos, como moradias plurifamiliar e cortiços (OLIVEIRA, 2018, p.64).

Até o momento da abolição, ainda não existia no perímetro urbano nenhum loteamento regularizado, sendo o espaço urbano compreendido por 274 hectares. No entanto, entre 1889 e 1893, houve um crescimento de 50% da área urbana que sucedeu a construção de quatro loteamentos passando a ter um perímetro urbano de 364 hectares (LIMA, 2008, p. 42). Com relação ao aumento e a constituição populacional, acredita-se que a abolição da escravidão e a imigração europeia foram as grandes responsáveis pelo crescimento populacional no núcleo urbano. Vale ressaltar que não houve uma mera substituição do braço escravo pelo braço do imigrante, mas sim um incremento numérico simultâneo das duas mãos-de-obra. A abertura da ferrovia e a consequente incorporação de mão de obra escrava negra e imigrante para o trabalho rural direcionaram a produção cafeeira. Dentre os vários imigrantes, a corrente migratória de destaque, que povoou as terras de lavoura e, os bairros operários da cidade de São Carlos, foi a italiana.

Em 26 de setembro de 1889 foi assinada a venda da Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro a um grupo de investidores, conhecida como Rio Claro São Paulo Railway Limited (Rio Claro Railway). A administração da Companhia teve uma breve história, atuando durante o tempo que promoveram a expansão da linha de Araraquara e Jaboticabal e iniciaram a implantação dos ramais de Água Vermelha e Ribeirão Bonito. E, embora a Companhia tenha obtido sucesso no período de atuação foi colocada à venda, devido ao cenário de incertezas diante das políticas econômicas do Brasil no início da República (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p.47). Neste ano de 1889, a Santa Casa da Misericórdia teve seu primeiro pavilhão inaugurado, com características ecléticas sem grandes ostentações. No ano seguinte, o Fórum e a Cadeia, que ocupavam o mesmo prédio da Câmara foram relocados para um prédio próprio, ainda existente sendo seu uso atual a Câmara Municipal. Sua arquitetura característica revela a atuação do arquiteto francês Victor Dubugras no município de São Carlos.

Construído em área aterrada às margens do Córrego do Gregório, o Mercado Municipal era responsável pelo abastecimento alimentício da população da cidade, sendo o primeiro pavilhão entregue em 1903 e o segundo em 1907. Outro equipamento público importante desse período foi o Colégio São Carlos inaugurado em 1913. Embora existissem outras instituições educacionais no município, o Colégio São Carlos marca um tempo de progressão arquitetônica. O espírito de renovação e modernização, predominante do desejo social burguês, indicava crescentes complexidades das atividades urbanas, propiciando implantações de novas tipologias e programas de edificações como bancos, fábricas, hotéis, restaurantes e escolas.

Nesse contexto de modernização a Companhia Paulista viu oportunidade em adquirir a estrada de ferro de Rio Claro, efetivando a compra da Companhia Rio Claro em 1892 criando a possibilidade de expansão em direção ao centro-oeste do Estado. Durante esse período foram encerradas as doações de terras realizadas pela Igreja e pela Câmara Municipal, surgindo os loteamentos de iniciativa.

A implantação do primeiro loteamento ocorreu nas terras de Joaquim Alves S. Nery, nomeado Vila Nery. Após dois anos, em 1891, foi loteada a Chácara Mattos, propriedade do Major Manoel Antonio, que recebeu o nome de Vila Pureza, localizada na área oeste do município, local de inserção da Santa Casa. Contemporânea da Vila Pureza foi a Vila Izabel, localizada ao leste da estrada em direção à Rio Claro, margeando o “picadão de Cuiabá”. Um pouco depois, em 1893, fundada por Leopoldo de Almeida Prado, surge a Vila Prado, a qual sua composição primária era constituída por operários devido à proximidade com a Estação Ferroviária (OLIVEIRA, 2018, p. 62).

Simultaneamente à construção dos primeiros loteamentos, São Carlos do Pinhal recebia alguns equipamentos urbanos derivados da riqueza da economia cafeeira e dos materiais que chegavam na cidade através da ferrovia, como: o Teatro Ipiranga (1892), o Jockey Club São-carlense (1894), o Jardim da Matriz (1894), a Casa Bancária Conde do Pinhal, o banco União de São Carlos e o banco São Carlos, a Sociedade Dante Alighieri (1902) atual Centro de Divulgação Científica e Cultural – CDCC, o Grêmio Recreativo Flor de Maio (1928) responsável pela formação da identidade e organização da comunidade negra em São Carlos (Bortolucci, 1991, p.15). As transformações urbanas fervilhavam no município, diretamente relacionadas com as transformações sociais e políticas. Atrelado aos equipamentos urbanos a sociabilidade como movimento da vida social através de representações reveladas em jornais⁴ caracterizavam o período de consumo da vida urbana.

4 Ver: DATRINO, R. M. São Carlos nos jornais: representações e cotidiano 1889-1901. 2005.



Figura 04 - Camadas cartográficas de São Carlos.

Fonte: Elaborada pela autora. 2024.



Figura 05 - Mulher na escadaria da Estação Ferroviária em São Carlos.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.



Figura 06 - Estação Ferroviária em São Carlos. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.



*Figura 07 - Porteira entre a área central e a Vila Prado. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.*



Figura 08 - Jogo de Bets na rua da Vila Nery. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.



Figura 09 - Grêmio Recreativo e Familiar Flor de Maio. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.

Das crises ao início das atividades industriais

Por volta de 1890, São Carlos era uma das cidades mais progressistas do interior do estado. Conforme revelado anteriormente o núcleo urbano era produto do desejo de consumo, diversão e ostentação. Enquanto na fazenda os fazendeiros nasciam e trabalhavam, na cidade viviam e desfrutavam, consumindo o que era produzido no rural. Durante o apogeu das plantações de café e a implantação da ferrovia a cidade era reconhecida como local de consumo e não para produção (TRUZZI, 2007, p.113). O largo da estação era o ponto de aglutinação dos meios de transportes disponíveis: dos trens, do bonde que foi inserido no contexto urbanos em meados de 1914, e mais tarde dos carros. Entre a ferrovia e o Mercado Municipal (próximo à Avenida São Carlos) constituiu-se um corretor de funções comerciais, denominado Rua General Osório. O largo da estação recebeu uma praça na inauguração da estação designada como Praça Visconde de Rio Claro e renomeada, em 1916, com a inauguração da bitola larga, para Praça Conselheiro Antônio da Silva Prado. Homenageando o então presidente da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Nesse mesmo período, iniciou-se o calçamento das ruas do centro com paralelepípedos.

O período de 1934 a 1950, no município de São Carlos, destacou-se pelo retrocesso no setor agrícola. O abalo decorrente a economia cafeeira refletiu nas plantações, os cafezais já se encontravam em decadência. No primeiro momento, os efeitos negativos da crise foram equilibrados pela persistência da política de valorização do café. Após essa época, o efeito não se sustentou. Além da crise, houve uma profunda estagnação da lavoura, a qual resultou em solos de baixa fertilidade. Nesse período o café já não dispunha do mesmo vigor com que atravessou as primeiras décadas do século anterior. Os principais sintomas da decadência do município foram marcados pela criação da cafeicultura e, de modo mais amplo, de todo setor agrícola. Bem como, o êxodo rural atrelado a busca por alternativas econômicas e pela maneira como a cidade foi reagindo e se acomodando aos novos parâmetros econômicos (TRUZZI, 2007, p.121). A grande crise cafeeira fez convergir para os centros urbanos um número considerável de antigos colonos atraídos pelo trabalho fabril. Esse êxodo rural foi processado de 1935 até o final da década de 1940, a saber, neste período a população rural do município reduziu-se em 25,8%. Anterior ao processo de deslocamento urbano a segregação urbana já era presente, desde o período embrionário da cidade, onde palacetes das famílias mais abastadas eram implantados no entorno da Igreja Matriz, sendo um local de moradia de prestígio para os fazendeiros. Datando a intensificação no processo de segregação espacial determinadas regiões da cidade passaram a abrigar populações em péssimas condições de habitação (TRUZZI, 2007, p.124).

São diversas as análises que revelam as condições que tornaram possível o início da industrialização no Brasil, sendo a economia cafeeira um movimento indissociável à industrialização, a medida em que a acumulação do capital foi gerada a partir da cultura cafeeira em todo o Estado de São Paulo no final do século XIX e início do XX. A compreensão do desenvolvimento industrial nas décadas de 1930 a 1940 é uma especificidade dos países de industrialização tardia, os quais iniciaram com produção de bens de consumo não duráveis. Com a alta na importação o mercado interno se fortalece criando condições para o crescimento da industrialização já com a implementação de segmentos de produção de consumo duráveis acelerando o progresso da urbanização.



Figura 10 - Acidente envolvendo o bonde e um caminhão na Vila Nery, 1940.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.



Figura 11 - Greve dos trabalhadores do Frigorífico São Carlos do Pinhal, 1968.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.



Figura 12 - Efeitos da enchente na Rua Geminiano Costa, 1970.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.



Figura 13 - Desfile carnavalesco, 1988.
Fonte: Acervo APH-FPMSC



Figura 14 - Bemvindo Rafael Girro na Praça Coronel Salles, 1973.
Fonte: Acervo APH-FPMSC



Figura 15 - Vendedor ambulante. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC

No caso são-carlense o contexto industrial já supria a demanda do complexo cafeeiro com algumas fábricas de pequeno porte desde o século XIX até 1929, não por acaso a cidade era conhecida como promissora Princesa do Oeste⁵. Através da grande infraestrutura urbana impulsionou-se a atividade produtiva para acumulação do pequeno capital industrial, além da disponibilidade de mão de obra e mercado consumidor interno. Mas foi em 1930 que houve uma intensificação do crescimento industrial no município⁶, o movimento de acumulação do capital assumi uma lógica de substituição de importação, sobretudo, de bens de consumos produzidos pela população de trabalhadores recém-chegada do campo (FEITOSA, 2015, p.72).

Contudo, o café foi responsável pela criação de uma grande infraestrutura na qual o município pôde se beneficiar em concomitância com a indústria. Desse modo, a importação de imigrantes europeus favoreceu a origem de atividades industriais. Ao passo que os imigrantes foram importados trouxeram consigo uma série de ofícios, técnicas e atividades que consolidaram o setor industrial⁷. Simultaneamente com a acomodação de novos parâmetros econômicos, a expansão da ferrovia foi um elemento que concorreu para a constituição de um mercado integrado em todo o estado de São Paulo. Por esse motivo, grande parte das fábricas de São Carlos eram implantadas em terrenos anexos à estação ferroviária (TRUZZI, 2007, p.133).

No ano de 1915, como consequência do ramo de vestuário foi fundada a Fábrica de Tecidos S. Madaglena. Posteriormente foi incorporada pela Companhia de Fiação e Tecidos São Carlos⁸ e era/é popularmente reconhecida como “Tecedão”. Inserida próxima a Estação Ferroviária com entrada na Rua Aquidaban, possibilitava um acesso direto aos trilhos por um desvio. Foi fundada por imigrantes, um italiano e um suíço, neste período em que foi fundada se formava a burguesia industrial, junto com a burguesia comercial e a classe operária da cidade (TRUZZI, 2007, p.156). O prédio é um dos poucos exemplares da arquitetura industrial são-carlense, que com

5 Destaca-se que a industrialização vai além do início das atividades industriais. Pois, abarca um complexo processo social que inclui mercado nacional e modificações territoriais para torná-lo integrado, bem como, a expansão do setor terciário e a expansão urbana.

6 Nesse momento, em relação a representatividade dos ramos industriais se destacavam o ramo de vestuário e de alimentação. A indústria moveleira teve um crescimento considerável aproveitando a oferta de matéria-prima proveniente das serrarias locais, sendo reconhecida no cenário paulista como “febre das camas”. Em concomitância, nas décadas de 1940 a 1950, o município também ficou conhecido como a capital dos alfaiates, atendia todo o mercado nacional – de uniformes para as indústrias Matarazzo e Cia da Estrada de Ferro até os ternos de políticos. O setor também foi favorecido a partir da implantação da Escola Industrial Paulino Botelho (fundada em 1932), com curso de alfaiataria e tecelagem.

7 Em sua origem, a indústria local foi fruto do surgimento de variadas profissões, sendo o imigrante o protagonista principal em qualquer ofício. Firmando-se que a história de São Carlos se inscreveu sob grupos minoritários.

8 Posteriormente a empresa se insere no ramo imobiliário fundando a Imobiliária Lutfalla, comprando fazendas e implantando loteamentos urbanos na cidade, ocasionando uma influente relação da indústria com a expansão urbana.

o passar dos anos foi abandonado vindo a ruir parcialmente em meados da década de 1980. Recentemente o prédio foi atribuído a um novo uso, teve sua estrutura reformulada pela incorporação da economia criativa Onovolab.

No mesmo ano da fundação do Tecidão, foi inaugurada por imigrante italiano a indústria de artigos de ferro e madeira S/A Giometti, se tornou uma grande fornecedora de ferramentas para a agricultura. Sua primeira sede foi implantada na área central, na Rua Episcopal esquina com a Rua Bento Carlos. Sua vizinha de fundo foi a Cooperativa da Laticínios de São Carlos (CLSC), em 1937 teve sua primeira sede inserida na Rua Nove de Julho esquina com a Rua Bento Carlos. Ao final dos anos 1980 construiu uma nova unidade próximo à Praça Itália, ambos endereços tinham aproximação com os trilhos. A primeira unidade foi demolida, atualmente recebe o uso de estacionamento e a segunda unidade tem como uso atual a loja 29 da rede de Supermercados Savegnago, tendo a sua edificação original desativada e reformada, e sua chaminé demolida.

O expressivo crescimento do ramo de produtos para educação foi resultado da fundação da indústria de Lápis Johann Faber Ltda., entre 1930 e 1948. Sendo essa a primeira fábrica de lápis da América Latina, atualmente é conhecida como Faber Castell. Em 1925, o imigrante suíço Germano Fehr fez um acordo com o cunhado Fritz Johannsen para a sua ida a Alemanha com objetivo de estudar o processo de fabricação de lápis. Foi em 1930 que a empresa se instalou no Brasil, se associaram à empresa alemã, surgindo então a Lápis Johann Faber Ltda. Teve sua primeira sede localizada na Rua José Bonifácio, próximo à Estação Ferroviária, sendo vizinha do Tecidão. Atualmente se encontra em desuso sendo alvo de interesse imobiliário. Foi uma das plantas fabris que mais tarde sofreu o deslocamento ocasionado pela substituição do modal férreo com o transporte rodoviário, sendo implantada mais próxima da Rodovia Washigton Luiz.

O ramo moveleiro também se fortalece pela criação de serrarias, sendo elas: Serraria Santa Rosa e Serraria Giongo. A saber, a Serraria a vapor Santa Rosa, foi fundada por imigrante português, no mesmo ano da reforma na Estação Ferroviária (1908). Seus proprietários eram Francisco Ferreira e Antônio Martins Santiago. Localizava-se a 600 metros do Mercado Municipal esquina com a Rua Visconde de Inhaúma e a 200 metros da Estação Ferroviária de São Carlos (ALMANACH-ALBUM DE SÃO CARLOS: 1916-1917, 2007). Foi desativada em 1970 e, vendida, em 1980 para uma rede de Supermercados chamada Jaú Serve, o qual inaugurou sua loja número 22 em 1988.



Figura 16 - Antiga Fábrica de Tecidos anterior a reforma do ONovoLab.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.

Já a Serraria Giongo foi estabelecida pelo imigrante italiano Abel Giongo, construtor da Companhia Paulista foi responsável por diversos armazéns e estações em várias cidades. A serraria era composta por três galpões em alvenaria aparente, a sua estrutura ainda pode ser vista do viaduto 4 de novembro, os trilhos possibilitavam que os trens adentrassem ao edifício para carregar e descarregar madeira. A serraria foi desativada em 1991 e atualmente parte está ocupada para uma agência de Correios (ECT), e os demais fragmentos receberam o uso de estacionamento, buffet infantil e escola. Vizinho da Serraria Giongo foi o Engenho Vitória, inaugurado em 1915 beneficiava cereias, arroz, café e milho. Devido sua proximidade com a Estação Ferroviária era servido pelo ramal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Foi desativado em 1949 e demolido posteriormente. Atualmente no local é uma agência do Poupatempo (ALMANACH-ALBUM DE SÃO CARLOS: 1916-1917, 2007).

A Indústria Carlos Facchina foi inaugurada em 1914, pelo imigrante italiano Carlos Facchina, o qual montou a primeira fábrica de cola animal da América do Sul e a primeira fábrica de fosfato do Brasil. Com o passar dos anos foi diversificando sua produção, montou uma torrefação de café e uma fábrica de gelo. Posteriormente investiu em fabricação de embutidos. A antiga fábrica foi desativa em 1960 restando somente sua chaminé feita de tijolos, e em 2008 foi criado o Parque da Chaminé. Apesar da sua localização um pouco mais distante da Estação Ferroviária sua chaminé pode ser avistada dos trilhos e se destaca na paisagem urbana. Ainda no ramo têxtil uma fábrica de meias e outra de toalhas também foram implantadas em São Carlos, a saber, respectivamente 1942 e 1943. A Fiação e Tecelagem Germano Fehr (FTGF) se localizava na Rua Dona Ana Padro esquina com a Rua Itália na Vila Prado, ao fundo da ferrovia. Foi uma das indústrias mais significativas do bairro, sua chaminé anunciava a etapa de tintura dos fios de algodão. Em 1989 foi incorporada pela Fiação Rossignolo.

O Pavilhão Exposhow está vinculado à industrialização, mas não é necessariamente um equipamento fabril, foi implantado na área do antigo Hipódromo da Felicíssima. No local, anteriormente foram construídos grandes armazéns pela Companhia de Armazéns Geraes, nos anos 1910. Durante a crise de 1930 houve a prática de queima de café intitulados como “Armazéns Reguladores” de café pela Cia. Paulista de Estradas de Ferros. Nos anos 1940 passou a ser conhecido como “Armazéns de São Carlos” da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP), sendo desativado em 1993. Cedido a prefeitura em 2007 inaugurou-se o Centro de Convenções e Exposições Oscar Ferreira, popularmente conhecido como Pavilhão Exposhow. Atualmente incorpora a área da Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano do Estado de São Paulo (CDHU).

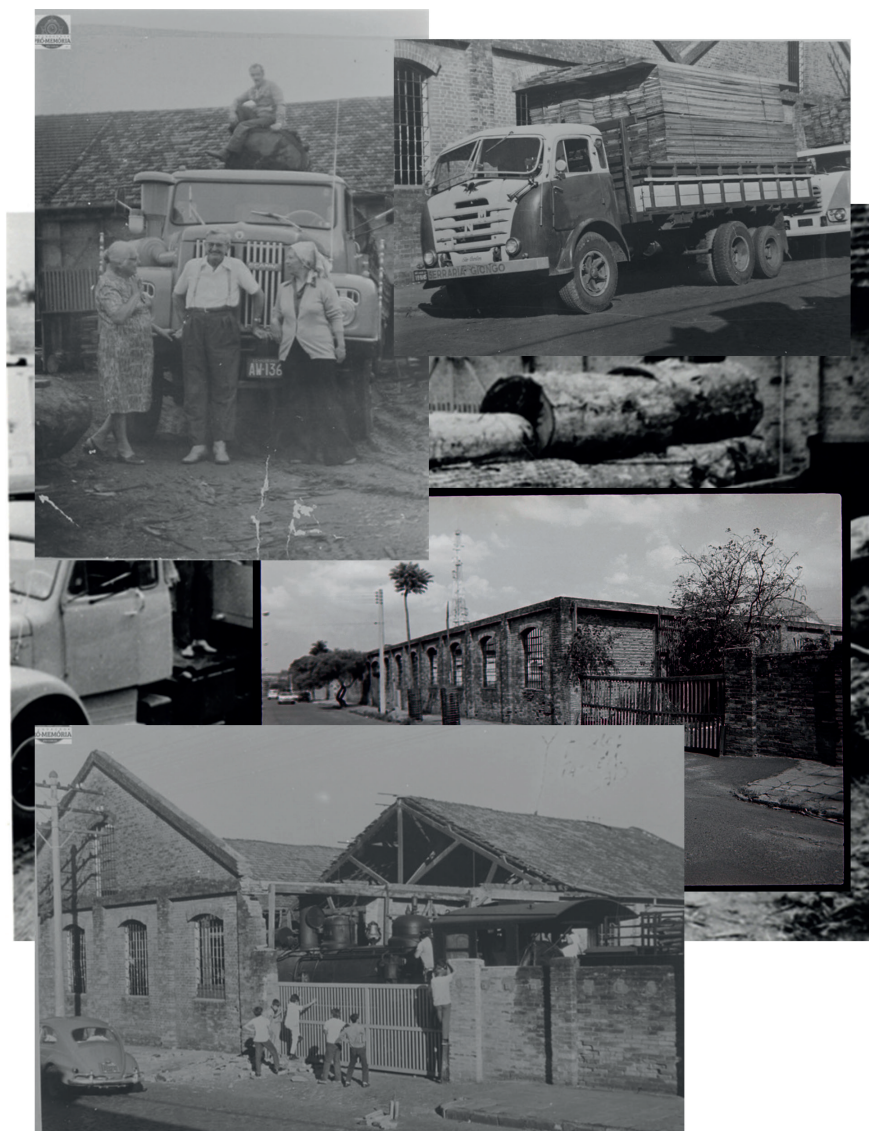


Figura 17 - Antiga Serraria Giongo. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.

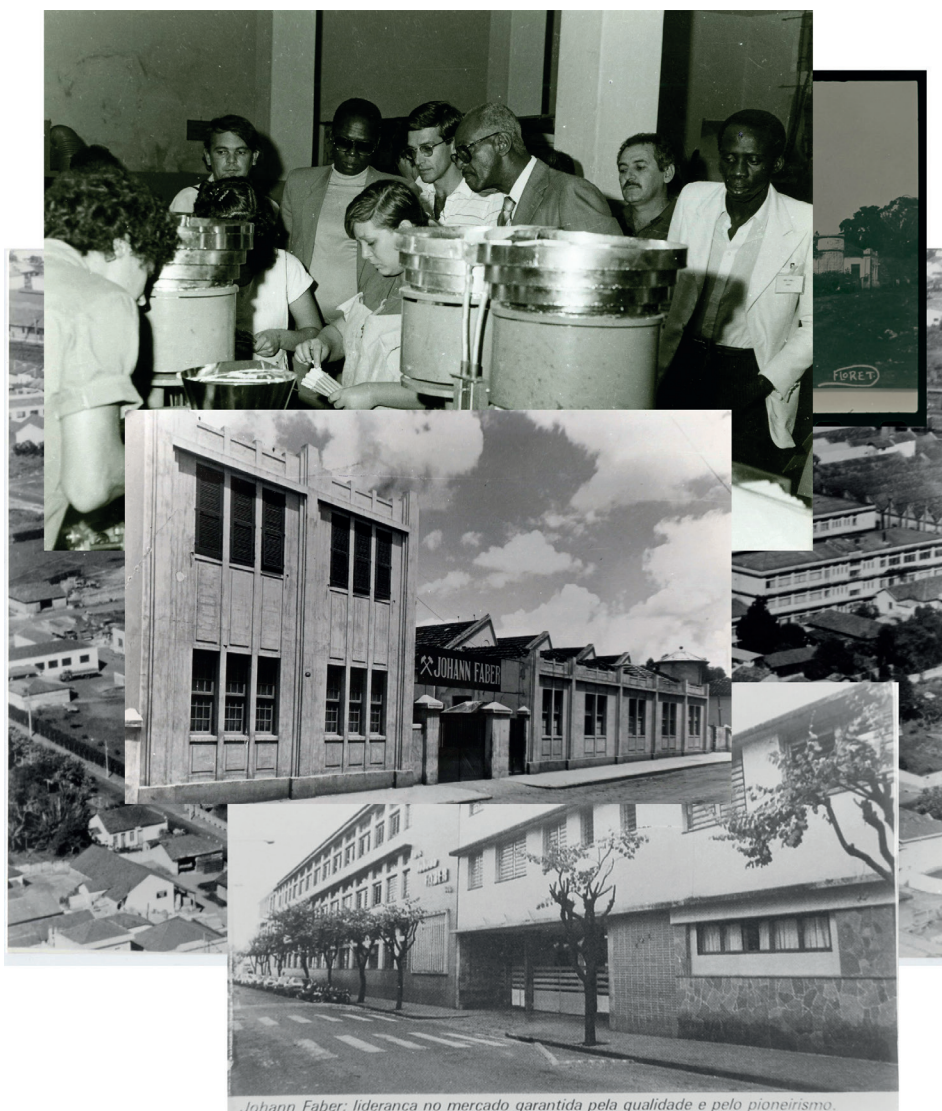


Figura 18 - Antiga Faber Castell. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC.

Foi nas décadas de 1950 e 1960 que ocorreram mudanças no desenvolvimento industrial e no porte das indústrias chegando a uma fase mais pesada. Se anteriormente, em 1948, havia uma concentração da produção no ramo de alimentação e mobiliário, em 1965, os ramos de construção, alimentação, metal mecânica e mobiliário se tornam mais representativos. A saber, os ramos de maior índice empregatício eram, respectivamente, metalmecânica, vestuário e alimentação. Cabe destacar que a fábrica de geladeiras e fogões foi uma das maiores indústrias fundada ao longo das décadas de 1930 e 1940, a atual Eletrolux (FEITOSA, 2015, p. 80).

A concentração urbana próxima ao sistema ferroviário, as adaptações territoriais e a implementação do sistema rodoviário

Com a crise agrícola e o desenvolvimento industrial o locús da produção são-carlense se desloca do campo para a cidade. Há uma intensa concentração de indústrias em bairros centrais próximos à Estação Ferroviária e ao bonde, em sua maioria na região sudoeste de São Carlos. Tal área correspondia aos bairros Vila Prado, Vila Marcelino e Vila Isabel. Nesse sentido há uma intensificação de concentração urbana próxima ao sistema ferroviário. Se assume uma outra lógica de acumulação econômica e organização espacial, se antes ocorria em prol do sistema cafeeiro agora estava vinculada à produção industrial e a construção de loteamento e moradias para os trabalhadores. O desenvolvimento de comércios e serviços locais acompanharam essa lógica⁹.

A Vila Marcelino (loteamento privado) foi estabelecida atrás da fábrica de Toalhas São Carlos, sendo ocupada majoritariamente por operários. Anteriormente, na mesma área em que se implantou a John Faber e a Companhia e Indústria Giometti, evidenciando ainda mais a ocupação de operários e profissionais especializados desde a apropriação dos bairros da Vila Prado e da Vila Isabel (Lima, 2008, p. 48). Houve a implantação de duas áreas de parcelamento espontâneo que originou a apropriação de áreas paralelas aos trilhos da ferrovia. São conhecidas popularmente como “Coloninhas da Fepasa”¹⁰, e na época foram ocupadas por famílias de ferroviários e financiadas pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

9 Na pesquisa de Lima (2008) os processos de expansão urbana são detalhados a partir da divisão de três momentos: a) da formação do núcleo urbano, de 1857 a 1889, quando surgiram os primeiros arruamentos da cidade a partir de um eixo de expansão no sentido norte-sul; b) do auge da economia cafeeira e da importação de imigrantes, de 1890 a 1893, há um aumento populacional expressivo, a área urbana se espraiou significativamente tendo seus primeiros loteamentos implantados no entorno da ferrovia; e, c) da desaceleração no processo de expansão urbana em concomitância com a crise cafeeira, de 1894 a 1929, ao passo em que se ampliavam as exigências para aprovação de planos de arruamentos. Ver: LIMA, R. P. Limites da Legislação e o (des)controle da expansão urbana: São Carlos (1857-1977). São Carlos: EdUSFCar, 2008.

10 Para aprofundamento sobre a vila ferroviária, suas instalações e seus exemplares arquitetônicos. Ver: JARDIM, E.; FLÔRES, R. Arquitetura ferroviária a Vila Ferroviária de São Carlos: Coloninha Fepasa. 3º Fórum Mestre e Conselheiros: Municipalização do Patrimônio e Educação. Belo Horizonte—MG, 2011.

Os loteamentos estabelecidos nas proximidades das indústrias e conseqüentemente da ferrovia não eram exclusivamente destinados aos operários, porém eram ocupados predominantemente por essa classe. Contudo, o processo de industrialização vai além do início das atividades industriais. Abarca um complexo movimento social que inclui o mercado nacional e as modificações territoriais para torná-los integrados, bem como a expansão do setor terciário e o crescimento urbano. A lógica da urbanização se coloca frente ao ritmo da industrialização, no caso são carlense o período de 1935 a 1948 foi considerado expressivo. Os loteamentos, citado anteriormente, concentrados nos arredores das indústrias e dos trilhos eram bem servidos pelo bonde elétrico (implementado em 1913), ou seja, a localização dos meios de transportes disponíveis determinou a localização das atividades industriais, que por sua vez afirmou a posição das atividades econômicas, dos loteamentos e das moradias (FEITOSA, 2015, p. 103).

Ainda durante as modificações da vida social, econômica e política, a cidade de São Carlos era conhecida por atrair estudantes de outros municípios em suas escolas primárias, secundárias e profissionalizantes. Em 1948, foi fundada a Universidade de São Paulo (USP) com a criação da Escola de Engenharia de São Carlos (EESC). Suas atividades tiveram início no prédio que atualmente abriga o Centro de Divulgação Científica e Cultural (CDCC) localizado na área central da cidade. Em 1956, foi transferida para onde se constituiu a unidade do campus universitário. Tendo, em 2005, seu segundo campus inaugurado. A Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), outra sede educativa expressiva do município, foi inaugurada em 1967. A significativa quantidade cursos nas áreas de exatas em ambas as instituições permitiram a construção do polo tecnológico.

O poder político local vinculou-se com as lideranças econômicas estaduais, por volta de 1960 começou a participar de movimentos de desconcentração industrial da capital impulsionados por concessão de favores e a elaboração de vantagens a fim de concretizar a instalação de novas indústrias. Dessa maneira, a geolocalização do município de São Carlos e o caráter industrial já consolidado atraíram ainda mais indústrias vindas da capital. Ao mesmo tempo a administração municipal foi pressionada pela população para que se efetivasse uma política de ampliação de emprego. Assim, foi estabelecido o distrito industrial em 1968 impulsionando as indústrias que conseguiram se consolidar. Vale ressaltar que ainda entre 50 e 60, por meio de política econômica estadual e federal, foi implementada uma rede de rodovias no interior do estado de São Paulo, afirmando ainda mais a conexão entre cidades médias com São Carlos (DOZENA, 2008, p. 55).



*Figura 19 - Homem fantasiado de palhaço com perna-de-pau e megafone no centro de São Carlos. Sem data.
Fonte: Acervo APH-FPMSC*

Após esse período, como consequência do crescimento do sistema rodoviário, a expansão urbana de São Carlos direcionou-se a rodovia, uma prenúncia na localização das indústrias afastadas da ferrovia, ocasionando uma modificação na relação trabalho-moradia podendo ser ainda associada ao crescimento do uso de automóveis e do acelerado desenvolvimento do setor terciário. Embora o transporte ferroviário fosse o principal meio de transporte, a partir de 1930, as estradas de ferro enfrentaram a concorrência do transporte rodoviário. Os investimentos financeiros e os interesses políticos colocaram em xeque as companhias ferroviárias (Fundação Pró-memória de São Carlos, 2017, p.85). No município de São Carlos, entre 1962 e 1969, os efeitos do desmantelamento do transporte ferroviário se destacaram através do fechamento dos ramais de Água Vermelha, Santa Eudóxia e Ribeirão Bonito.

Nesse sentido, o evento mais simbólico no processo de substituição da ferrovia pela rodovia foi a construção do viaduto “Quatro de novembro”. O projeto teve sua inauguração em 22 de junho de 1968, sua estrutura passa sob os trilhos da estrada de São Carlos, anunciando a superação do transporte ferroviário pelo rodoviário. Já em 1971, a Companhia Paulista e outras empresas se reúnem e originam a Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), mas o pouco interesse no setor e a expansão desenfreada do sistema rodoviário contribuíram para o desmantelamento e sucateamento das ferrovias. De símbolo da modernidade, a ferrovia passa a ser reconhecida como ultrapassada, uma perspectiva atrelada ao processo acelerado de industrialização brasileira.

Mesmo que a extensa rede ferroviária tivesse um papel de destaque o sistema rodoviário alavancou a integração dos mercados e das áreas pouco povoadas de difícil acessos, sobretudo chegando aos locais em que a ferrovia não conectava. Tais mudanças regionais no sistema de transporte, associadas a urbanização, embasaram a evolução industrial no interior do estado de São Paulo, o qual mais tarde apresentaria taxas superiores à capital e sua região metropolitana.

Em meados de 1980, houve movimentos de desconcentração espacial da indústria paulista, a redefinição da expansão industrial desencadeou o processo de interiorização da indústria metropolitana, a qual se intensificou pelo incentivo do Programa Nacional de Cidades Médias do Governo Federal. Dessa forma, foram realizados investimentos significativos com foco nas rodovias fortalecendo a rede intercidades no interior paulista. A localização de São Carlos se tornou uma das regiões mais importantes do estado e do país, tendo o eixo rodoviário formado pelas rodovias Anhanguera e Washington Luís (LIMA, 2008, p.176).

Para além da localização, São Carlos, apresentava um centro produtor de inovação e tecnologia impulsionado pelas universidades. Em 1884, localizada às margens da rodovia, foi construído pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento

Científico e Tecnológico (CNPq) o Parque Tecnológico de São Carlos (ParqTec), atuando no sentido de “incubar” e fornecer infraestrutura para empresas nascentes, além de ofertar bolsas de estudos para desenvolvimento nas empresas. Teve como objetivo principal impulsionar o desenvolvimento científico e tecnológico na região, também contribuindo para atração e expansão das empresas investidoras em pesquisa e desenvolvimento de alta tecnologia.

Com o estímulo aos processos da industrialização, a presença dos eixos rodoviários, a pavimentação urbana, e as modificações em relação aos parâmetros habitacionais se destacavam em dois aspectos: a) da localização distante do centro, e b) da concentração da população por renda. Como consequência do urbanismo disperso e de baixa densidade acentuou-se ainda mais a concentração por classe social. Se nos bairros como Vila Purza e Vila Elizabeth concentravam famílias mais abastadas (que posteriormente viriam deixar o centro devido ao aumento do comércio), nos bairros da zona sul havia a ocupação de famílias de baixa renda, a saber, os bairros Vila São Jose e Vila Leonardo que estavam localizados à margem da rodovia. (FEITOSA, 2015, p.121).

A produção do espaço, dentro do contexto das relações socioeconômicas, acabam determinando a maneira como ocorreram as ocupações espaciais urbanas. Sendo assim, o espaço urbano se constituiu de variados usos do solo, manifestados por movimentos de segregação socioespacial. A própria dinâmica social, econômica e política gerou contradições ao se concretizar sob forma de organização, distribuição, ocupação e apropriação do espaço. A depender de políticas de investimentos públicos e privados diversificaram-se que tenderam a priorizar parte de uma população em detrimento à outra parcela populacional. No caso de São Carlos, a formação de bolsões periféricos foi resultado da expansão desordenada e não planejada da trama urbana (DOZENA, 2008, p.98).

O conseqüente fluxo de mão de obra à procura de trabalho ocasionou escassez na oferta de moradia. A burguesia industrial, disposta de capital, converteu seus investimentos na implementação de loteamentos e habitações para aluguel. Devido aos altos custos de moradia, uma parcela populacional passou a ocupar espaços em condições precárias de higiene, esses lugares eram denominados como cortiços. A procura de residências para aluguel se tornou superior à oferta de habitações. Com isso, o Estado passou a intervir na relação capital-trabalho, impulsionando condições básicas para reprodução da força de trabalho. Assim, desenvolveu políticas habitacionais em prol do fortalecimento de programas para habitações de interesse social. A partir de 1940 surgiram leis municipais que tinham como objetivo disciplinar o uso e a ocupação do solo urbano através de uma segregação espacial delimitada.

Ao implantarem loteamentos distantes das áreas centrais consolidaram o padrão periférico explicitado anteriormente, desse modo, geram uma conformação urbana espraída que teve como consequência grandes áreas de vazios urbanos¹¹. Com a intensificação do processo de espraiamento na cidade a população que reside nas bordas tem sua mobilidade prejudicada em função da distância e da carência do transporte coletivo. Dessa forma, a ocupação socioespacial acabou isolando parte dessa população restringindo as oportunidades de trabalho e de educação. As condições de mobilidade urbana são diretamente relacionadas à segregação socioespacial, à especulação imobiliária e ao planejamento do crescimento urbano.

Cunhado pela política desenvolvimentista adotada no Brasil, o município de São Carlos depositou investimentos no setor industrial e deu início a sua atual tradição de polo universitário e tecnológico. Em 1990 são implementadas pelo Governo Federal, políticas de privatização a Fepasa. Atualmente, a linha funciona apenas com cargueiros. Posteriormente, conforme as transformações urbanas iam se acentuando, houve um processo deslocamento das indústrias próximas a ferrovia e das novas indústrias para as margens das rodoviárias, em particular a Rodovia Washington Luiz.

A nova tradição industrial em conjunto às universidades indicou um rumo promissor para a cidade de São Carlos. No entanto, o patrimônio ferroviário e industrial são testemunhos históricos que contribuíram com o desenvolvimento urbano de São Carlos. Reconhecê-los como bem destinado ao usufruto da sociedade é manter ligações com um passado comum, saberes e conhecimentos humanos. Assim, compreendê-los como vestígios de processos históricos formadores de uma sociedade é não os esquecer.

Quando se trata de patrimônio ferroviário e industrial levanta-se questões de como lidar com esse patrimônio afim de incluí-lo na cidade contemporânea, considerando a existência de perspectivas econômicas da produção do espaço principalmente no que diz respeito a especulação imobiliária que modifica diretamente a forma de ordenação urbana. Sempre haverá um grande desafio quando a discussão for valor patrimonial e especulação imobiliária. O fato é que, como é o caso de muitas cidades do interior paulista, há uma grande presença de obsolescência e marginalidade do patrimônio nas cidades contemporâneas. Porém, esse cenário se difere parcialmente, no caso de São Carlos, uma vez que o complexo ferroviário está ativo, a Estação Ferroviária abriga a Fundação Pró-Memória de São Carlos que, desde 1993, contribui para preservar e difundir o patrimônio histórico e cultural do municipal. Sobretudo, o leito férreo,

11 Para um melhor entendimento sobre esse processo foi realizada uma análise histórica das moradias operárias e das formas de ocupação habitacional em São Carlos. Além de um aprofundamento nas questões que se referem à problemas ambiental, pois quando falamos de produção e apropriação social do espaço urbano também discutimos sobre danos ambientais. Um estudo ambicioso que vai além das necessidades dessa pesquisa. Ver: DOZENA, A. São Carlos e seu desenvolvimento: contradições urbanas de um pólo tecnológico. Annablume, 2008.

suas áreas centrais e os vazios urbanos são espaços em foco para especulação imobiliária uma vez que são vistos pela lógica produtivista do espaço como degradados e abandonados.

A relação entre industrialização e urbanização neste trabalho não se limita à exploração realizada na pesquisa, uma vez que não é parte integrante do objetivo do estudo. Nesta etapa, buscamos entender a origem da cidade de São Carlos, desde a chegada da ferrovia até o início das atividades industriais, os processos de expansão urbana, bem como as reconversões econômicas, o deslocamento generalizado das indústrias e o abandono e degradação das áreas ao redor dos trilhos. Portanto, nos movemos através das linhas duras com a personificação do nômade, aquele que percorre os platôs encontrando-se e transformando-se através desses encontros. Temos uma preocupação com a jornada, com as linhas de fuga e não com os pontos específicos. No entanto, para caracterizar essas linhas de fuga, é necessário reconhecer os pontos, as linhas duras.

Assim, compreender os processos de expansão urbana, bem como os de desindustrialização e deslocamentos fabris, é desvelar o território e assinalar as lógicas socioespaciais presentes em São Carlos. São espaços à espera de soluções, alternando-se entre estriados e lisos. No próximo capítulo, partiremos da premissa de desfiar as linhas, explorando outras formas de experimentar este espaço, com o intuito de permitir ao corpo vivenciar um estado corporal diferente. Para isso, afastamos do traçado mais hegemônico e homogêneo da cidade histórica, opondo-nos ao modernismo. Arelado a este estado corporal, o conceito de cartografia emerge no contexto do rizoma como uma maneira de acompanhar um pensamento que se manifesta na criação de mapas em movimento. Isso faz parte de um percurso para produzir um saber, por isso, a primeira proposição da pesquisa é que não há separação entre conhecimento e experiência.

II. DESFIAR

O Caminhar para além do deslocamento

“O trajeto se confunde não só com a subjetividade dos que percorrem um meio mas com a subjetividade do próprio meio, uma vez que este se reflete naqueles que o percorrem” (DELEUZE, 1997, p. 83).

Mais do que um simples deslocamento espacial de ir e vir, o ato de caminhar em sua essência representa nossa conexão com as pulsações do mundo. Vai além de movimentar o corpo como uma superfície material que conecta pontos; caminhar nos coloca diante de uma apreensão singular da ambiência e dos trajetos experimentados. Desde os tempos dos homens primitivos, a história da prática do caminhar se entrelaça com a história da humanidade. Os primeiros habitantes da terra iniciaram a lenta e profunda atividade de apropriação e mapeamento do território. As migrações dos povos e a expansão territorial criam narrativas que ressoam até os dias atuais. O que antes motivava a busca por alimento para a sobrevivência transformou-se em uma fórmula simbólica, conferindo àquele que atravessa o espaço o domínio do mundo (CARERI, 2017, p. 28).

Desse modo, a relação do indivíduo com o território é reconhecida pela ação do caminhar, que tem sua formação continuada na religião por meio das peregrinações, assumindo assim um caráter estético. Antes de adentrarmos nos trajetos experienciados neste trabalho, é necessário entrelaçar o debate e o entendimento sobre os caminhantes que nos precederam. Para acompanhar a contemporaneidade e obter o reconhecimento deste chão atual, reflete-se e se tensiona junto aos errantes/nômades, visando projetar a partir de um teor crítico, político e conceitual. Pensar junto aos errantes/nômades não se opõe ao pensar sedentário dos processos em nome do unitário, mas sim soma-se a ele, construindo outra forma de subjetividade que reconhece singularidades sem, no entanto, esgotá-las ou homogeneizá-las.

Estudando a história do nomadismo, mencionada anteriormente, é possível correlacioná-la com a própria história do urbanismo, em particular das errâncias urbanas, conforme Paola Berenstein Jacques (2004) as nomeou. A seguir, apresenta-se um breve histórico construído pelos errantes modernos ou nômades urbanos. Estes indivíduos perambulam tanto pelos campos quanto ocupam as grandes cidades e metrópoles modernas, repudiando assim o controle dos planos urbanísticos e denunciando os métodos de intervenção dos urbanistas da época.

Para apreender o espaço da cidade, testemunhamos, entre os errantes e nômades urbanos, diversos artistas, escritores e pensadores que, através de suas

obras, praticam as errâncias urbanas. No simples ato de caminhar pela cidade, criticam diretamente ou indiretamente o urbanismo como um campo disciplinar. Essas críticas são evidenciadas tanto em textos quanto em fotografias ou mapas produzidos pelos errantes a partir de suas experiências de caminhar na cidade, constituindo um manifesto que questiona a construção dos espaços (JACQUES, 2004).

Portanto, trata-se de recordar, não nostalgicamente, tipos de tradições ou transmissões de experiências, mas sim de compreender as possibilidades de narrativas errantes, as quais enfatizam as questões da experiência, do corpo e da alteridade na cidade. Tais narrativas reafirmam a potência da vida coletiva e da multiplicidade que confronta o pensamento único promovido pela construção de imagens midiáticas e pela espetacularização das cidades (JACQUES, 2012, p. 21).

Flâneur: o anônimo que vagueia a esmo e se camufla na multidão.

O ato de caminhar, enquanto método de apreensão estética, foi empregado de múltiplas formas ao longo do tempo, com os mais diversos objetivos, atravessando diversas fases históricas. Neste contexto, podemos começar pela cidade de Paris no final do século XIX, com suas passagens - estruturas arcadas cobertas de aço e vidro, locais de sociabilidade privilegiados para os mais abastados. A Paris moderna e higienista de Haussmann foi, sem dúvida, uma das reformas mais espetaculares ocorridas na Europa neste período. Justificada por um discurso sanitarista, ela absorveu grandes investimentos públicos para lidar com epidemias e revoltas populares, resultando em obras monumentais na cidade.

Essa modernização, motivada por preocupações estéticas e militares, expulsou os menos abastados e humildes do centro de Paris. Ruas e casas antigas foram demolidas em massa para dar lugar à cidade burguesa. Entre as figuras presentes nesse cenário de transformações estava o flâneur¹ de Baudelaire, que perambulava pela cidade observando essas mudanças ao lado de outras figuras marginalizadas: prostitutas, trapeiros, mendigos, vigaristas, todos agora excluídos e indesejados do espaço público. O flâneur se desenvolveu simultaneamente ao processo de modernização das grandes cidades, carregando consigo uma ambiguidade: fascínio pela modernidade, mas também uma reação crítica a ela (JACQUES, 2012, p. 47).

1 Ainda que errante da multidão, o flâneur é uma figura masculina de privilégio e ócio, apreende a cidade como poucos, memorizando-a com os pés. Fica implícito que o observador urbano era o homem buguês. Já as mulheres do século XIX não desfrutavam da liberdade de serem anônimas na multidão, e para além disso, não estavam no lugar de ocupantes normais do espaço público. Ver: ELKIN, L. Flâneuse: mulheres que caminham pela cidade em Paris, Nova York, Tóquio, Veneza e Londres. Tradução Denise Bottmann. São Paulo: Fósforo, 2022; e, Wolff, Janet. The invisible flâneuse. Women and the literature of modernity. Theory, culture & society, v. 2, n. 3, p. 37-46, 1985.

Protestando contra a inauguração das grandes vias anunciadas para facilitar o rápido deslocamento, e contra a divisão especializada do modo de produção taylorista, o flâneur reage levando tartarugas para passear em suas flanâncias, opondo-se à velocidade positivista e trazendo à tona a questão da ociosidade. Esse é um momento muito específico das transformações, aliado à experiência da multidão, dos corpos que se esbarram, se esquivam, e ao estranhamento de estar em meio ao desconhecido. É um aglomerado urbano sem rosto, uma uniformidade feita de diferenças e individualidades. Na multidão revelam-se diversas possibilidades, de encontros a conflitos. Na cidade grande, há uma concentração humana que permite a coexistência de diferentes pessoas no espaço público. O flâneur se confronta com o anonimato e a alteridade, e é exatamente essa experiência que constitui a própria noção de cidade (JACQUES, 2012, p. 57).

Assim, o flâneur experimenta o início da aceleração maquínica, um novo modelo de vida urbana consequente da segunda revolução industrial, que influenciou a produção das cidades e domina até a contemporaneidade. Ele vagueia desde então buscando, nas suas errâncias pelas ruas, outros sentidos que não os da ordem da normatização (SANTOS, 2021, p. 32).

Os afetos de sedução e fascínio pelo novo, pela multidão e pela modernidade também estavam presentes nos escritos de João do Rio, cronista e errante urbano, que descreveu em jornais suas percepções sobre a antiga cidade do Rio de Janeiro, parcialmente destruída pelas intervenções de Pereira Passos no início do século XX. Durante o famoso movimento “Bota-Abaixo” no centro do Rio de Janeiro, entre 1902 e 1904, houve uma tentativa de europeização e aburguesamento da cultura por meio da arquitetura, ideais e costumes.

Nos textos de João do Rio, a grande angústia pelo desaparecimento do antigo não se caracterizava como nostalgia, mas sim como uma denúncia da violência e da rapidez com que estavam ocorrendo as transformações urbanas, sociais e culturais. Assim como Haussmann, munido de discursos sanitaristas, Pereira Passos derrubou cortiços e expulsou a população indesejada do centro para as bordas da cidade. Essas ações urbanas não visavam apenas embelezar a cidade, mas também tinham características civilizatórias.

O cronista testemunhou as mudanças, tanto do que estava desaparecendo quanto do que estava surgindo. Sobretudo, retratava a vitalidade das ruas² e das multidões que de fato as habitavam: ciganos, carroceiros, músicos ambulantes, tatuadores, vendedores, trapeiros, ambulantes, entre tantos outros, que, como ele, eram amantes das ruas. Eram figuras ligadas à vida urbana que experienciavam encontros, agenciamentos e a vivência da cidade.

² Ver: DO RIO, J. A alma encantadora das ruas. 1908.

O ato de flunar movimenta de forma indireta e implícita a crítica moderna à própria modernidade, especialmente ao urbanismo como campo disciplinar³, à transformação autoritária das cidades e à expulsão de seus habitantes. Também critica a segregação socioespacial, a crescente velocidade e o empobrecimento da relação do corpo com a cidade – em contraste com a relação do errante com a alteridade de forma anônima e incorporada. Flunar é uma crítica à uniformização (JACQUES, 2012, p. 71).

Dadaístas e Surrealistas: do banal ao inconsciente

Quando se discute sobre a errância o movimento dadaísta é indispensável. No entanto, é importante destacar que, antes dos dadaístas, já havia atividades artísticas reconhecidas e integradas ao espaço público. Assim, essas manifestações estavam presentes nas cidades por meio de mobiliários urbanos e instalações de objetos escultóricos em praças e parques. A operação dadaísta revelou uma nova possibilidade de intervir na cidade. Antes dessa ação artística, qualquer artista que desejasse chamar a atenção para um lugar precisava representá-lo através da linguagem (CARERI, 2017, p. 75).

Como resposta aos valores culturais durante a Primeira Guerra Mundial, os dadaístas deslocaram o desenho e a pintura para expressar a vivência na cidade e criticaram o sistema da arte⁴, buscando uma estética capaz de transcender a mera representação. Em 14 de abril de 1921, em frente à igreja de Saint Julien le Pauvre, iniciaram uma série de excursões urbanas aos lugares comuns da cidade de Paris. Escolheram um lugar quase abandonado, com um jardim que se assemelhava a um terreno baldio⁵ na área turística da cidade, uma região que escapara das intervenções de Haussmann.

Convidavam amigos e inimigos para conhecer a igreja. Havia algo a ser revelado nesse jardim. Não era uma manifestação contra a religião, mas o fato de pensar em uma nova interpretação da natureza aplicada. Ao frequentarem lugares insossos, no centro, nas periferias e brechas da cidade, realizavam de forma concreta a desmistificação da arte e vida, “(...) marcam a passagem da representação do

3 O urbanismo surge como prática profissional exatamente com o objetivo de transformar as antigas cidades em metrópoles modernas, o que significava também transformar as antigas ruas de pedestres em grandes vias de circulação para automóveis.

4 A ação de percorrer a cidade vinham de uma série de críticas, uma delas era a crítica da forma mercantil de produção artísticas, relacionada ao mercado da arte naquela época. Sendo a prática proposta aqui, uma forma de antiarte.

5 Uma das fotografias que documentou a ação retratava o grupo no jardim da igreja, sobre o terreno baldio. O registro não contemplou as atividades correlatas a obra, como a leitura de textos escolhidos, a entrega de presentes a quem passava pelo espaço ou a tentativa de fazer as pessoas descerem as ruas. Por essa questão, Careri (2017), evidencia que a obra consiste em desenvolver a visita e não as ações correlatas a ela. E, portanto, ações posteriores a essa foram programadas, mas não aconteceram.

mote à construção de uma ação estética a ser representada na realidade da vida cotidiana (CARERI, 2017, p. 71)”.

O grupo dos dadás se dispersa e um novo agrupamento se forma em 1924, os surrealistas, que apoiados na proposição dadaísta, realizavam deambulações – descubrem no caminhar um componente “onírico e surreal”. Diferente dos dadás, as explorações dos surrealistas não tinham a cidade como palco, mas os territórios “vazios” de Paris. Ao invés de se encontrarem em local combinado para então ressignifica-lo percorriam um vasto território, as vezes por alguns dias, sondando os lugares que escapavam das transformações burguesas. Estavam dispostos em efetivar processos inconscientes⁶ do pensamento e, não possuíam meta ou caminho. Tinham o espaço como sujeito ativo e pulsante, um produtor de afetos e relações (CARERI, 2017, p. 80).

Como os dadaístas e os surrealistas, os errantes modernistas brasileiros também realizaram excursões por lugares à margem, as incursões urbanas de Paris e no Rio de Janeiro estavam claramente relacionadas. Em virtude dos movimentos do “Bota Abaixo” de Pereira Passos, as favelas começaram a fazer parte da paisagem carioca e se tornaram um lugar de culto dos artistas modernos.

O surrealista tropical, Flávio de Carvalho, realizou uma série chamada “Experiências”. Assim, caminhou atravessando uma procissão Corpus Christi pelas ruas de São Paulo, se atirou em meio à multidão, repensou comportamentos relacionados à psicologia e à psicanálise, mergulhando na cidade para apreender essas relações. E, tencionando essas questões, percorreu outras tantas cidades brasileiras (SANTOS, 2021, p.65).

O errante e a alteridade estão conectados pelo encontro com o estranho. Diferente do flâner, anônimo na multidão, os surrealistas, atualizando as proposições dadaístas buscam devorá-la. A desorientação da errância não se efetiva no perder-se na multidão, mas sim em confrontá-la e provocá-la.

“As deambulações seriam então errâncias vorazes, insaciáveis, provocadas tanto pelo fascínio do estranhamento do próprio cotidiano urbano banal – que, observado de outra forma, de mais de perto ou mais lentamente, se transforma em surreal –, quanto pela atração pelo que desaparece na transformação da própria cidade (...) (JACQUES, 2012, p.139)”.

Mais importante que nos atentarmos aos objetivos e resultados é nos demorarmos para compreender o processo dos errantes urbanos. Os modernistas estavam familiarizados com a multidão. O desenvolvimento desordenado e as

⁶ A deambulação pode ser entendida como um caminhar que alcança um estado de hipnose, uma desorientação que coloca o indivíduo em contato com a parte inconsciente do território.

rápidas mudanças não eram novidade. Se lançam em modalidade coletiva, não de observação, corporificada, que acaba por desenvolver os sentidos – o inconsciente. O ato de caminhar, pensar e perceber a cidade por meio de práticas marginais buscava a validação da experiência efêmera.

Para os dadás, a cidade poderia ser um espaço estético onde poderia ser palco de ações cotidianas e simbólicas. Um convite aos artistas se desvinculem das formas costumeiras de representação e se lancem para o espaço público. Aos surreais, o caminhar era uma prática pela qual se questionava e desvelava as zonas inconscientes da cidade, aquelas que não faziam parte dos projetos tradicionais (CARERI, 2017, p 83).

Situacionistas: a deriva como um jogo coletivo para atravessar as ambiências da cidade

Após as excursões dadaístas e as deambulações surrealistas, a prática da deriva — perambular pela cidade — não se limitava mais a uma atividade observacional ou ao encontro com zonas inconscientes. Tornou-se uma proposição coletiva e lúdica capaz de investigar o contexto urbano que molda os indivíduos⁷. A Internacional Letrista, que mais tarde convergiu na Internacional Situacionista (1957), surgiu no início dos anos 50 com uma leitura subjetiva da cidade (como realizada pelos surrealistas), mas com a intenção de utilizá-la como um método objetivo para explorar a cidade. “Não era mais tempo de celebrar o inconsciente da cidade; era necessário experimentar modos de vida superiores através da construção de situações na realidade cotidiana: era necessário agir, e não apenas sonhar” (CARERI, 2017, p. 85).

O ato de caminhar incorpora a construção de situações e a prática da deriva, resultando em comportamentos que possibilitam a experimentação da cidade para transformá-la. Sob a liderança de Guy Debord, os situacionistas inicialmente se opuseram à não participação, à alienação e à passividade da sociedade, que chamavam de espetacularização. O principal antídoto seria o oposto: a participação ativa dos indivíduos⁸ em todos os campos da vida social (JACQUES, 2012, p. 206).

7 Entre as guerras, o campo de arquitetura e do urbanismo vivenciou um movimento de afirmação de um discurso poético que buscava solucionar problemas sociais, Teve, como uma outra face, uma operação mais pragmática, a qual refletiu em um uso frequente da racionalidade técnica para reconstrução das cidades assoladas. Sendo essa face pragmática ancorada pelos Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna (CIAMs). Onde reinavam manifestações do funcionalismo separatista apresentado na Carta de Atenas (1933), fundamentados na racionalidade cartesiana. Tinham com a figura dominante o Le Corbusier.

8 Segundo Paola Berensteins Jacques (2012), os situacionistas e os tropicalistas, Guy Debord e Helio Oiticica se aproximavam na questão da participação contra o espetáculo. Os situacionistas tinham como proposta a transformação dos espectadores e os tropicalistas, os participantes. Embora se aproximasse, tinha uma grande diferença, os tropicalistas acreditavam no desvio por meio de comunicação em massa. Porém, ambos acreditavam que a revolução precisaria passar pela vida cotidiana e não poderia ser programada.

Partiram do interesse sobre questões urbanas e como consequência tomaram o meio urbano como “terreno de ação”, de produção de novas formas de intervenção e luta contra a alienação da vida cotidiana. À medida que os situacionistas afinavam suas experiências urbanas, começaram a criticar o urbanismo e o planejamento de forma geral, especialmente o funcionalismo moderno. Em outras palavras, opunham-se ao urbanismo dominante e ao planejamento urbano vigente, sempre enfatizando a favor do urbanismo participativo, da construção coletiva das cidades e de qualquer forma de intervenção que dependesse da participação ativa dos cidadãos. O cerne de todo o pensamento urbano situacionista⁹ orbitava em torno da psicogeografia, da deriva e da criação de situações.

Em paralelo à prática da deriva, os letristas, seguidos pelos situacionistas, problematizavam as formas de narrativa, mapeamento e exploração das errâncias. Para isso, denominaram essas práticas como psicogeografia, ou geografias afetivas. Ao vagarem pelas ruas de Paris, manipularam seus corpos, distribuíram folhetos, narraram experiências de outras cidades e exploraram o âmago das amnésias urbanas. Subverteram a ordem estabelecida e propuseram uma cidade lúdica.

“Apsicogeografia estudava o ambiente urbano, sobretudo os espaços públicos, através das derivas, e tentava mapear os diversos comportamentos afetivos diante dessa ação, basicamente do errar pela cidade (JACQUES, 2012, p. 213)”.

Os situacionistas tinham como tática o perder-se, demorar-se, e encontrar no caminho formas de tornar o percurso visível, mapeável em instâncias subjetivas. Avançaram em termos de caminhada e apreensão¹⁰ através do uso de cartografias e mapas decorrentes das múltiplas ambiências¹¹ psíquicas provocadas pelas derivas. Uma cartografia que mapeava as brechas e fissuras da cidade, ao passo em que se debruçava sobre elas registrava um plano de composições. Nessa modalidade o corpo se relaciona intimamente com o ambiente. De acordo com Careri (2013), desde o nascimento das caminhadas situacionistas, carregava-se a motivação de formalizar as percepções dos espaços em prol da compreensão das pulsações que provocavam afetos naquele que se dispunha vivenciar a cidade.

Destaca-se a importância de considerar a deriva como uma prática de

9 Para aprofundar períodos e nomes ver em: JACQUES, P. B. Breve histórico da Internacional Situacionista–IS. Arquitectos, São Paulo, ano, v. 3, 2003.

10 A noção de apreensão envolve dois sentidos do termo, um ligado ao apreender e, outro relacionado à apreensão como um medo – envolve o ato de se colocar em risco, importante para experiência errante da cidade.

11 Guy Debord experimenta uma série daquilo que chama de unidade de ambiências, diferentes mapas, croquis a mãos, e colagens em Paris. Tal questão surge nos mapas e em alguns textos. Ver: JACQUES, P. B. Apologia da deriva. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2003.

cunho político da Internacional Situacionista, a qual foi desenvolvida a partir das especificidades de um contexto datado, um período de reconstrução das cidades europeias após a Segunda Guerra Mundial. Devemos refletir sob tal perspectiva, que, uma vez desconsiderada, esse trecho do trabalho poderia soar deslocado. Dessa forma, as análises sobre as derivas situacionistas nesta pesquisa devem ser entendidas como uma referência e não como prática a ser aplicada. Em outros termos, recuperamos os procedimentos errantes de maneira conceitual, o que se difere de ser uma continuidade da prática puramente em si.

No Brasil, Hélio Oiticica, por volta de 1964, explora o Rio de Janeiro, na região do Morro da Mangueira, relaciona o corpo com o ambiente, a começar pelos Parangolés, capas que in(corpo)radas se tornavam extensões do corpo daquele que veste. Uma ideia que articula o corpo e a ação. Portanto, não há um tipo de representação, mimese ou qualquer outro formalismo estético. Oiticica propõe a subversão da representação, uma temporalidade escancarada através da precariedade e a efemeridade desses territórios urbanos. Evidencia a experiência corporal de quem os vivencia, de quem faz a experiência (JACQUES, 2012, p. 171).

Ainda com Parangolés, Oiticica conduziu os corpos do Morro vestidos com as capas, para o Museu de Arte Moderna (MAM) do Rio de Janeiro. Em meio ao batuque dos sambistas, os cantos e o samba, rumo ao ingresso em um espaço elitista, Oiticica e os outros corpos são barrados. A ação do “morro que desceu para o asfalto”, dos corpos em ação coletiva destacavam a participação social. Sendo assim, o ir de encontro a alteridade nos revelava reflexões potentes sobre as operações que viriam ser chamadas de tropicalistas. Ao reconhecerem outras produções, no campo de arte, os saberes específicos que se encontravam fora dos circuitos vigentes, e legitimá-las, destacavam um Brasil múltiplo e diverso – o qual se diferenciava do funcionalismo urbano que vinha sendo disseminado através dos discursos vigentes.

Resgatando o que foi exposto brevemente em nota de rodapé, nesse subcapítulo das derivas, no primeiro momento do modernismo, os arquitetos e urbanistas modernistas estavam preocupados em seguir diretrizes da Carta de Atenas (1933), inspirados em Le Corbusier, passam por um segundo momento da modernização das cidades. Enquanto na Europa se reconstruíam cidades inteiras apoiados no discurso de organização e de planejamento dos setores, na América do Sul, o ideário modernista se ancora em manifesto por uma sociedade mais igualitária, que acabou por substituir a estética classicizante mais historicista por uma outra estética, a estética da máquina, da industrialização.

Tal hegemonização dos espaços, inclusive durante a ditadura militar, evidenciava ainda mais a necessidade de se afirmar e praticar a cidade banal/ordinária. Os jogos, o perder-se, o criar situações, o incluir participantes, atravessavam as ações de Debord

e Oiticica e alcançavam o reconhecimento desses territórios outros.

Como seria uma deriva situacionista na contemporaneidade? Como poderíamos incluir e reconhecer a participação social nas dinâmicas urbanas? Quem é o errante moderno que não apenas observa a cidade de cima, mas a vivencia de dentro para fora? Quem cria sua própria cartografia a partir de uma experiência itinerante? Quem está olhando para a cidade de maneira crítica e propositiva?

As ideias das errâncias urbanas continuam a permear os circuitos artísticos até os dias de hoje, com muitos artistas utilizando a cidade como laboratório de investigação. Através de suas obras e processos criativos-cognitivos¹², eles revelam novas maneiras de analisar e refletir sobre o espaço urbano. Essas experiências incorporadas elevam a consciência do lugar, dos ritmos urbanos e das práticas cidadinas.

Transurbância: uma modalidade experimental de investigação nos territórios atuais

Sabe-se que o ato de atravessar os territórios nasceu da necessidade natural de deslocamento em busca de alimentos. A satisfação dessas demandas modificou os significados dos espaços atravessados, tornando-se uma ação estética que estabelece uma nova ordem no território. As excursões tratadas em Walkscapes: o caminhar como prática estética de Francesco Careri (2013), evocam as raízes da relação entre o percurso¹³, a errância/arquitetura e o menir – em um período em que a arquitetura não existia como uma construção física, mas existia dentro de percursos simbólicos no território. Ao resgatar as raízes mais arqueológicas do caminhar nos deparamos com os primeiros homens que demarcavam os percursos com rochas alinhadas e posicionadas nos caminhos. Tais rastros eram chamados de menir – pedra longa. “O seu erguimento representa a primeira ação humana de transformação física da paisagem” (CARERI, 2013, p.52).

Em outras palavras, o menir é o primeiro objeto situado na paisagem, assim, fundando o desenvolvimento da arquitetura. Logo, a leitura do território atual, ancorado nas errâncias, revela o caminhar através do conceito de transurbância¹⁴, refletido por

12 Ver em: VISCONTI, J. C. Novas derivas. 2014. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. A tese citada apresenta um compêndio bastante amplo de obras produzidas entre 1960 e 2010, sem, contudo, esgotá-las.

13 Citados os percursos, no início do mestrado, com o objetivo de compreender as vindas de Francesco Careri ao Brasil, analisou-se três percursos do arquiteto italiano em São Paulo: a) na Comunidade de São Francisco (Zona Leste), b) na Praça Victor Civita (Zona Oeste) e, c) no Bixiga (Centro). Ver em: FRASCARELI, M. B.; FIORIN, E. O caminhar como modalidade de pesquisa: três percursos de Francesco Careri em São Paulo-SP.

14 De acordo com o Francesco Careri (2022), em entrevista para Risco revista, quando inicia suas caminhadas pelos territórios urbanos, acompanhado do coletivo Stalker, em 1990, empregavam o termo deriva urbana. Mas, pelo fato de darem mais importância ao aspecto nômade do que os situacionistas, fez mais sentido denominar a ação de atravessar territórios atuais como transurbância – derivado da

esse arquiteto italiano, como uma política performática do pensamento prático. Uma forma de reconhecer os territórios atuais urbanos, atravessando-os: o dentro-fora, o íntimo-superficial, assim desmanchando oposições binárias e habitando o entre, o intermezzo.

“O caminhar, mesmo não sendo a construção física de um espaço, implica uma transformação do lugar e dos seus significados. A presença física do homem num espaço não mapeado - e o variar das percepções que daí ele recebe ao atravessá-lo - é uma forma de transformação da paisagem que, embora não deixe sinais tangíveis, modifica culturalmente o significado do espaço e, conseqüentemente, o espaço em si, transformando-o em lugar” (CARERI, 2013, p. 51)”.

Francesco Careri, em 1995, fundou com outros arquitetos o grupo Stalker/Observatório Nomade, até os dias atuais buscam realizar ações artísticas na esfera pública. Mas, “cos’è Stalker?” – o que é Stalker? (tradução nossa), em apontamentos do caderno preto¹⁵ (1995), é definido por uma volta a pé em Roma, é uma descoberta de uma cidade outra, é uma investigação territorial, é um processo de aproximação das realidades já existentes das áreas, etc. O grupo organizou o primeiro itinerário peripatético¹⁶ através das bordas de Roma, na Itália. Propuseram um novo desenho para representar a cidade: um grande arquipélago. Essa primeira ação do coletivo foi chamada de Stalker Attravesso i Territori Attuali. A caminhada incitava sair da Roma conhecida para investigar o que estava para além dos muros, em busca das margens da cidade formal: uma prática de andar por espaços urbanos marginais, periféricos e indeterminados. Em entrevista com Paola Berenstein Jacques (2013), para Revista Redobra, o arquiteto italiano, descreve a caminhada iniciática do coletivo que integrou quando recém graduado:

“A caminhada surgiu de um desejo de conhecermos o que existia do outro lado, além da cidade que nos contavam os nossos professores (Faculdade de Arquitetura de Roma). Eu já tinha terminado o curso de Arquitetura há dois anos, mas os outros ainda eram estudantes, mesmo se não eram todos – os Stalkers – estudantes de arquitetura. Mas era uma coisa entre jovens recém diplomados e estudantes. Nós percebemos que nossos professores falavam de uma cidade que não era aquela e nós queríamos explorar esse outro lado. Nós éramos como uma esponja absorvente, uma esponja cheia de leituras situacionistas (JACQUES; Careri, 2013, p.09)”.

transumância. No entanto, o autor, considera que a deriva e transurbância são nuances. O que importa é “partir”, abandonar o cotidiano em busca de um estado de apreensão daquilo que nos interessa.

15 Disponível em: <https://articiviche.blogspot.com/p/link.html>. Acesso em: 21 de dezembro de 2023.

16 Peripatético, palavra de origem grega para ambulante ou itinerante.

Para além de uma proposição teórica e histórica, em Walkscapes, Francesco Careri (2013), se fundamenta em uma prática empírica. Um caminhar que supera a exploração da cidade ordinária e do cotidiano urbano, assim, alcança outros lugares, os chamados territórios atuais¹⁷. Ao passo em que a cidade se expandia espontaneamente, a presença de vazios se tornava cada vez mais protagonista de sua paisagem. Tais espaços vazios não eram inseridos no sistema nem tampouco reconhecidos por ele, se organizavam em uma vida autônoma e paralela à cidade. Dentro deles as transformações sociais seriam mais velozes, “são realidades crescidas fora e contra aquele projeto moderno que ainda é incapaz de reconhecer os seus valores (...) (CARERI, 2013, p.157)”.

Segundo o autor, as transformações do centro são menos velozes, se desenvolvem sob estrita vigilância, sob controle da cidade. Enquanto nas margens o dinamismo remete ao organismo vital que se transforma, em devir. Esses espaços vazios não estão à espera de ser preenchidos, mas são espaços vivos a serem preenchidos de significados.

Em 2005, Francesco Careri ingressa no corpo docente da Universidade de Roma Três, oferece um curso intitulado de Artes Cívicas. Desde o início do ato de lecionar compreendeu sua responsabilidade ao “(...) entender que caminhar é um instrumento insubstituível para formar não só alunos como também cidadãos, que o caminhar é uma ação capaz de diminuir o nível de medo¹⁸ (...) (CARERI, 2013, p. 171)”.

O curso, ofertado regularmente até os dias atuais, solicita um encontro com os estudantes e com os cidadãos ao longo do percurso em escala 1:1. Uma ação atenciosa dos corpos no espaço. Desperta capacidades inatas de transformação criativa naqueles que praticam, assim, recordando do corpo que lhes coloca na cidade, dos pés que tocam o chão, dos ouvidos que captam singularidades, das mãos que tateiam as pulsações do espaço que habitam, etc. A dinâmica consiste em caminhar do almoço ao pôr do sol, as vezes parar, ler textos e fomentar discussões sobre a cidade, a arte e a sociedade. A cada ano se realiza um percurso único, as zonas que cercam Roma a serem exploradas, estão sempre mudando (CARERI, 2017, p.103).

Logo, se revela que a urbanística nasce a pé, de forma participativa, um método deambulatório que nos permite reconhecer e transformar as cidades. Seu produto não é

17 Uma forma de registrar a ação dos Stalkers foi escrevendo um manifesto, nesse documento os territórios atuais são definidos como: “Aqueles áreas esquecidas que formam o negativo da cidade contemporânea, que contêm em si mesmas a dupla essência de refugio e de recurso. Lugares difíceis de serem compreendidos e, conseqüentemente, de serem projetados (CARERI, 2017, p.13)”. Francesco Careri, retoma a questão no livro Caminhar e Parar (2017) e indica referências dos registros elaborados durante as expedições em Roma com os Stalkers.

18 Importante considerarmos que a questão da apreensão e do medo que o arquiteto Francesco Careri tencionado em terras europeias se difere do contexto no qual estamos inseridos nos países sul-americanos.

um mapa fixo dividido em áreas funcionais, é um relato evolutivo, em trânsito, descrito de uma perspectiva transversal, efetivada em movimento graças ao gesto de caminhar pelas dobras da cidade. Um estado de cidadão, que não se limita em produzir espaços, mas transborda partindo da produção de senso de pertencimento à cidade, e, portanto, uma produção de cidadania.

Francesco Careri (2013), em suas propostas de caminhada, busca situações lúdicas já existentes, entende que nas brechas, nos interstícios da cidade espetacular contemporânea, existe a cidade nômade, a qual se revela em apropriações e usos diversos. Além disso, o caminhar possibilita o encontro com o “Outro urbano”. Ao se defrontar com o Outro resgatamos o afeto do medo do encontro com a alteridade, que por muitas vezes é dissensual e conflituosa. Ao se defrontar com essas tensões se torna possível construir cidades menos espetaculares e mais incorporadas. Portanto, “a transurbância é uma espécie de pré-arquitetura urbana da paisagem contemporânea (CARERI, 2013, p.31)”.

Articulando os conceitos debatidos anteriormente, em resumo, Paola Berenstein Jacques (2004) evidencia que, o surgimento do urbanismo enquanto campo disciplinar e prática profissional, surge com a intenção de transformar as antigas cidades em metrópoles modernas. A autora classifica o urbanismo das cidades em três momentos distintos, os quais se sobrepõem: a) em meados e final do século XIX até início do século XX, a modernização das cidades, b) de 1910 até 1959, o movimento moderno puramente disseminado pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs), e, c) do pós-guerra até os anos 1970, o modernismo (moderno tardio).

Em concomitância com a história do urbanismo, a autora se propõe pensar as errâncias urbanas em três momentos: a) em meados e final do século XIX até o início do século XX, das flanâncias, ao criticarem a primeira modernização das cidades, b) dos anos 1910 até 1930, das deambulações que fizeram parte das vanguardas modernas enquanto criticavam algumas ideias urbanísticas do início das CIAMs, e c) dos anos 1950 a 1960, das derivas, atacando os fundamentos básicos dos CIAMs e o modernismo.

Para Francesco Careri (2013), houve três momentos da história da arte que provocaram desvios na experiência do caminhar: a) meado de 1920-24, do dadaísmo ao surrealismo, b) de 1956-57, período da Internacional Letrista que se confluiu na Internacional Situacionista (teoria da deriva), e c) de 1966-67, o período do minimalismo à land art. De forma breve, o caminhar dos dadás, se definiu como uma forma de antiarte ao atacar criticamente a representação. Os surrealistas avançaram, em termos da psicologia, com as zonas inconscientes da cidade. Ganhou-se uma outra camada, o viés político, uma crítica urbana e capitalista. Novos contornos se dão com a land art¹⁹, a qual transformou o objeto escultórico na constituição do território através do transbordamento para paisagem

¹⁹ Manifestações artísticas as quais acontecessem sobre a terra, o terreno natural, utiliza-se dos recursos naturais para realizar as obras.

e para a arquitetura.

Portanto, compreendemos o caminhar como um pensamento prático. As experiências de apreensão e de investigação da cidade pelos errantes, bem como suas narrativas, indicam uma possibilidade de urbanismo mais incorporado. A relação do errante urbano com a cidade é da ordem da incorporação. Nessa conexão do corpo com a cidade se fundamenta a apreensão da cidade, uma outra forma de ação, que incide práticas desviatórias e ambulantes e revelam a potencialidade da errantologia urbana (JACQUES, 2012, p.306).

“O artista-caminhante é um menir ambulante, incorporando personas ou devires em sua caminhada: peregrino, expedicionário, errante, nômade, pedestre, viajante, flaneur, situacionista, surrealista...E cada devir tonaliza modalidades qualitativas no modo de caminhar – derivar, deambular, flunar, atravessar, perseguir, tropeçar, parar, pular, correr, deslizar...E cada devir ativa camadas de leituras: antropológica, urbanística, histórica, etnográfica, científica, poética....E cada devir inscreve na paisagem outras interpretações...E cada devir acorda, no corpo do caminhante, espacialidades e temporalidades descolando escrituras e leituras inventoras de paisagens que habitam os territórios percorridos ou a serem percorridos - o caminhante é um escritor e um leitor ao mesmo tempo (DERDYK, 2019, p.03)”.

Acompanhou-se os errantes com a intenção de compreender seus respectivos processos. Isso não significa, de forma alguma, buscar um método único e instrumental para a prática proposta na pesquisa, o que poderia soar paradoxal, uma vez que cada errante apresentado revela suas dinâmicas singulares correspondentes a períodos específicos da história da arte e do urbanismo. As errâncias não seguem regras nem são padronizadas para se tornarem um modelo alternativo de apreensão ou percepção urbana em relação ao urbanismo vigente. No entanto, as formas de apreensão da cidade coexistem; os registros das errâncias e do urbanismo moderno são contemporâneos e podem ser adaptados para os dias atuais.

Assim, encerra-se, provisoriamente, esta parte do trabalho, cumprindo o objetivo de revelar as errâncias como um instrumento de crítica que pode potencialmente transformar os métodos urbanísticos atuais, sem necessariamente substituí-los, pois operam em ordens diferentes. Não temos a pretensão de criar uma nova ciência, mas de adicionar outros modos de pensar e criar em um plano de composição com os já existentes. Buscou-se compreender quem são os agentes da história do caminhar que flexibilizam as linhas, quem olhou e ainda olha criticamente para os eventos que moldaram o desenvolvimento das cidades, quem propôs e ainda propõe intervenções, e quem se afeta e afeta os outros nesse processo.

O cartografar para mapear os processos

Desmontar, rasgar, adaptar, reverter e..e..e...

Anteriormente, ao explorar alguns dos processos metodológicos da arte do caminhar, nos deparamos com a dificuldade de transmitir a experiência de forma estética. Os dadaístas e surrealistas, que se dedicavam às descrições literárias, não arriscavam transferir suas ações para uma base cartográfica. Já os situacionistas, por outro lado, produziram os mapas psicogeográficos, que desempenharam um papel construtivo e cognitivo, mesmo que não tivessem a função explícita de servir como guias de localização.

De acordo com Francesco Careri (2017), a partir do momento em que a arte transbordou para a paisagem e a arquitetura com a land art, os artistas redescobriram no ato de caminhar um gesto simbólico de transformação do espaço. Assim, ao se confrontarem com o problema da representação, passaram a utilizar o mapa como um instrumento expressivo.

“O caminhar além de ser ação, é um sinal também, uma forma como pode ser superposta às já existentes tanto na realidade como na carta. Assim, o mundo torna-se um imenso território estético, uma enorme tela sobre a qual desenhar através do caminhar (CARERI, 2017, p.133)”.

Mais do que representar se preocupa em acompanhar processos de subjetivação, em outras palavras, fascinado em se formar criticamente enquanto habitantes da cidade. Compreender as dinâmicas nômades e as sobreposições de tempos é uma pedagogia que exige ganhar chão, assim, solicita uma outra metodologia, sobretudo na arquitetura e no urbanismo. O investigar das práticas moventes precisam ser diferentes dos mapas fixos/estáticos.

Mapear é um processo aberto, em constante movimento, sem intenção de estabilidade ou fixação em um mapa físico. O mapear registra determinados momentos sem dar conta da fluidez do tempo efêmero²⁰. Por esse fato, se distancia do elaborar um mapa, ou decalque²¹, sendo aquele que representa as formas matemáticas e os

20 Trata-se de um conhecimento do campo das ciências sociais e humanas e, mais que mapeamento físico, trata de movimentos, de relações, de jogos de poder, de enfrentamentos entre forças, de lutas, de enunciações, de modos de objetivação e de subjetivação. Um olhar político que descreve relações e formações rizomáticas em prol de apontamentos para as linhas de fuga, para as quebra e para a resistência.

21 O decalque é da mesma ordem da árvore-raiz, é como uma cópia, uma representação ou

elementos específicos, estes, sozinhos, não dão conta de desvelar a produção de vida na cidade, a multiplicidade, a heterogeneidade e a diversidade presente nos centros.

No entanto, os mapas tradicionais e oficiais²² são fundamentais para história da humanidade. Servem como registros que quando comparados fornecem dados. Contudo, seguem uma formalidade normativa durante seu desenvolvimento, uma mesma metodologia que pode ser replicada inúmeras vezes, para diferentes situações. Podem ser elaborados por coletivos, câmeras, máquinas, e tendem representar um objeto estático. Normalmente, os mapas tradicionais estão vinculados aos órgãos controladores.

Tais mapas tradicionais, apesar de indispensáveis para compreensão e execução do mundo, carregam uma visão incompleta e limitada. São dispositivos que podem ter como objetivo o controle, por sistematizarem espaços físicos da cidade esquecem das transversalidades e das multiplicidades²³ que falam sobre os afetos, sobre os desejos, e sobre aquilo que mobiliza os seres. Portanto, não negamos o modo de fazer da cartografia tradicional, mas entendemos que ele sozinho não dá conta de expressar as outras forças do território. Então, soma-se ao caráter processual da caminhada, a cartografia deleuziana-guattariana, a qual se expressa como uma perspectiva de construção de realidade, uma assimilação do pensamento e de posição de mundo, “uma experimentação ancorada no real” (DELEUZE; GUATTARI, 1997).

A motivação aqui não é sistematizar o método cartográfico, mas sim rastrear apontamentos nesse diálogo que sustentem análises críticas, estudos e pesquisas, servindo assim como instrumentos de resistência. Na prática, a cartografia tradicional mapeia territórios, relevos e distribuição populacional, enquanto a cartografia inspirada na filosofia da diferença constrói diagramas de relações, conflitos, interações entre forças, agenciamentos, enunciações, nuances de objetivação e subjetivação. Como método, ela pode desfazer dispositivos, desenredar linhas e instrumentalizar a resistência considerando objetivação e subjetivação. É um instrumento contemporâneo na história do presente, possibilitando a coexistência com encontros passados, com o que somos e com o que fomos.

fotografia. Feito a partir de algo que se define como já formado. Se distancia da cartografia, voltada para experimentação, a qual permite o rasgo, o avesso, a adaptação, o acolhimento, a montagem, a desmontagem, e, e, e...

22 Os mapas tradicionais estão ligados ao campo de conhecimento da geografia, revelam um conhecimento preciso, fundamentado em bases matemáticas, estatísticas, elaborado por técnicas sofisticadas e instrumentos específicos. Tem o objetivo de traçar mapas referentes a territórios, regiões e fronteiras. Podendo ser sobre distribuição populacional, característica étnicas, econômicas, de saúde, de educação, entre outros. É um instrumento indispensável para representação de um território e suas características.

23 De forma breve, a multiplicidade na filosofia da diferença, dá a possibilidade de pensar não somente em termos binários ou, opostos, mas pensar a multiplicidade como elementos que são compreendidos através das relações recíprocas.

“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, p.36)”.

Emprestando os princípios da cartografia deleuziana-guattariana, entendemos como uma perspectiva de construção de realidade, proposta de uma forma aberta e rizomática²⁴ de assimilação de pensamento e de posição de mundo. É rizomática porque parte de ponto em que tudo se conecta e de que os diferentes campos que compõem a realidade possuindo múltiplas entradas e saídas de agenciamentos.

“Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo. A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança, unicamente aliança. A árvore impõe o verbo “ser”, mas o rizoma tem como tecido a conjunção e... e... e... (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p.37)”.

O rizoma, discutido pelos filósofos, deriva da botânica, e contrapõe as vegetações de organização arborescente, a qual o tronco principal nutre os galhos. As vegetações rizomáticas, temos como imagem a grama, com as suas raízes subterrâneas, não possuem uma lógica central e se distribuem como uma rede. O mesmo se transfere na analogia do pensamento tradicional o qual se revela de maneira arborescente, direcionado, sem conexões intermediárias. O rizoma é uma proposta alternativa para um pensamento comunicante e aberto. Esse sistema acêntrico que acentua uma relação de lateralidade, faz circular a experiência, e considera a inclusão de todos os campos em um mesmo plano, sem hierarquias²⁵. Em outras palavras, rompe com o *modus operandi* do conhecimento rigoroso.

Nesse sentido, a cartografia agasalha o inconsciente como parte de um processo de subjetivação individual e coletiva, analisando assim as relações que constituem o território social e afetivo. Ela constrói mapas processuais que conectam campos de pensamento e exploram os desejos em busca do corpo vibrátil, rejeitando tudo que se coloca como universal e unitário. Ao discutirmos a filosofia da diferença, referimo-nos a um movimento pós-estruturalista que buscou desconstruir estruturas, certezas e

24 Os autores Gilles Deleuze e Félix Guattari, introduzem o rizoma para viabilizar o conceito do múltiplo, apresentam características que revelam subsídios para pensarmos e nos aproximarmos do conceito de rizoma. A saber, o princípio de conexão e de heterogeneidade; da multiplicidade; da ruptura assignificante; da cartografia e da decalcomania. Ver mais em: DELEUZE, G.; GUATTARI, F. Introdução: rizoma. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*, v. 1, p. 11-37, 1995.

25 Quando há hierarquia produzidas pelo poder há inclusão e exclusão.

homogeneidades, reconhecendo no minoritário uma potência revolucionária.

Enquanto arquitetos e urbanistas observam as práticas insurgentes na contemporaneidade, voltam-se para o menor, buscando reconhecer na cidade o que está à margem do sistema vigente. No entanto, não cabe ao arquiteto e urbanista resolver sozinho toda a problemática do desenvolvimento das cidades; isso envolve transdisciplinaridade. É significativo para a constituição dos processos subjetivos reconhecer os agenciamentos e anunciá-los. Mesmo que tais práticas nunca esgotem a inclusão de todas as singularidades nesse plano de composição do espaço (GUATTARI, 1992, p.160). Recuperando o desfecho modernista deve-se frustrar o unidimensionalismo, as características de generalidade e de formalismo. Em outras palavras, a diferença foi e é o transbordamento, o caos da ordem, a ruptura das unidades e das certezas em prol da formulação da impermanência.

Cartografar: um método transversal de pesquisa-intervenção

O exercício de método cartográfico²⁶ referenciado em Deleuze e Guattari (1997), se desdobra com outros autores que convocam uma posição metodológica processual e interventiva, sendo eles, Paola Berenstein Jacques, Vírginia Kastrup, Eduardo Passos, Suely Rolnik, Líliliana da Escóssia entre outros. Propõe o avesso de uma metodologia imposta como palavra de ordem, aquela que se define por regras previamente estabelecidas, em sua etimologia da palavra – *metá-hódos*. Nesse sentido, o caminho (*hódos*) é predeterminado pelas metas de partida. Tais autores são capazes de ressignificar esse rigor do caminho/da precisão, em prol da insurgência de micropolíticas²⁷. Uma reversão metodológica, tratando-se do *hódos-metá*, “um método não para se aplicado, mas para ser experimentado e assumido como atitude (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2020, p. 11)”. Um método que atrai o corpo, aquilo que é incorporado e praticado. Apostam numa experimentação do pensamento.

Apesar de reverter os modos prescritivos e as restrições, não se trata de uma ação sem direção, a cartografia como um método de pesquisa-intervenção não renuncia à orientação do percurso da pesquisa. Dessa forma o conhecer e o fazer, o pesquisar e o intervir, são ações inesperáveis. Toda pesquisa cartográfica é intervenção, pois se realiza através do mergulho na experiência que agencia sujeito e

26 A cartografia enquanto método está presente em diversos campos de conhecimento das ciências sociais e humanas, flerta com a educação, com a psicologia, com a esquizoanálise, com a etnografia, com a antropologia, entre outros.

27 A micropolítica aqui, não se reduz a dimensão de escala em relação a macropolítica, mas é o lugar onde ocorrem os processos de subjetivação. Um universo molecular das intensidades, dos fluxos, dos desejos, dos acontecimentos, de devires-outros e da criatividade, o qual resulta no desdobramento do “fora”, daquilo que está à margem. Contrói novos modos de subjetivação, e portanto, singulariza. Pode ser encontrada nos modos de referência e práxis, sempre no lugar da invenção.

objeto, teoria e prática, em coemergência num mesmo plano de produção. Ao passo em que acompanha processos possibilita múltiplos desdobramentos. O fundamento é a experiência entendida como um saber-fazer, ou seja, um saber que emerge do fazer (PASSOS; BARROS, 2020, p.17).

Reforçando o que já foi dito, efetuar uma pesquisa intervenção exige o mergulho da cartógrafa²⁸ no plano da experiência, essa prática impede qualquer neutralidade ou suposição, na imersão conhecer e fazer caminham juntos. “Conhecer o caminho de constituição de dado objeto equivale a caminhar com esse objeto, construir esse próprio caminho, construir-se no caminho (PASSOS; BARROS, 2020, p.31)”. Em outras palavras, a cartógrafa constrói sua relação com a pesquisa na alternância dos pés, estando no próprio campo. Acompanhando aquilo que está em curso, em trânsito.

Quando se fala em se construir junto com o caminhar destacamos a produção da subjetividade como um percurso processual de transformação com característica de movimento. Por esse fato, a cartografia se apresenta com um procedimento que é construído caso a caso, ao mesmo tempo que é um método transversal, seu funcionamento desestabiliza os eixos cartesianos (vertical e horizontal) e, está preocupada em captar movimentos constituintes dos percursos e não dos produtos. Um método que se desenvolve no acompanhar dos movimentos das subjetividades e dos territórios em questão (KASTRUP; BARROS, 2020, p. 77). Nesse sentido, a realidade toda se comunica compondo o traçado de um plano composto por linhas. A tessitura desse plano não se faz de maneira cartesiana, mas sim transversal, e, portanto, se desdobra no conceito das redes, do rizoma.

“Numa cartografia, o que se faz é acompanhar as linhas que se traçam, marcar os pontos de ruptura e de enrijecimento, analisar os cruzamentos dessas linhas diversas que funcionam ao mesmo tempo (...) comprometido com o processo de produção de subjetividade (KASTRUP; BARROS, 2020, p.91)”.

Não dá para discutir a pesquisa-intervenção sem considerar sua bagagem política, o estar junto é deixar de lado a posição de mero observador, é estar próximo sendo afetado pelo campo e, produzindo afetos - emitindo signos. Soma-se, então, a cartografia sentimental explanada por Suely Rolnik (2016), a qual se constrói conforme os afetos são revisitados e um território vai se compondo a partir deles. O mapa do sensível é vívido e movente pela experiência. A cartografia cria possibilidades para novas sensibilidades, novos mundos estéticos e transformações do espaço, e entra em contato com o território, se identifica e se relaciona com as particularidades da cidade por um olhar sensível, mais atento ao banal e ao cotidiano.

²⁸ O emprego do gênero utilizado ao longo do texto reforça o meu lugar enquanto pesquisadora-mulher, cabe ao leitor fruir de acordo com o gênero pelo qual se reconhece.

A tarefa de quem cartografa é dar abertura para os afetos que pedem passagem, imergir nas linguagens dispostas, devorar elementos para composição dos planos, dar relevo e ritmo às paisagens contemporâneas. A cartografia se faz e ao mesmo tempo dissolve certos mundos, outros mundos se criam, quando se expressa os afetos contemporâneos os universos vigentes se tornam obsoletos (ROLNIK, 2016, p.23). Ao passo que a pesquisadora-cartógrafa mergulha nas intensidades do território e se torna instrumento de encontros e acontecimentos. Assim, a criação de relações, de conexões, de interações, de aproximações do objeto pesquisa e da pesquisadora em si, são construídos pelos procedimentos metodológicos adotados.

Cartografar envolve um estado de abertura para o inesperado e para a surpresa. É um mapeamento investigativo das linhas de forças e de fluxos que incidem e modificam as relações do sujeito com o objeto. Um novelo de linhas, uma rede-rizoma, sem começo ou fim, é um emaranhado da vida na cidade. Para se fazer cartógrafa deve-se devorar o mundo, se aproximar daquilo que encontrar no caminho. Assim, estar disponível para reconhecer as pulsações. A cartografia é suscetível a criações, bem como, a desvios, mas solicita objetivo, atenção, sentido e contínua consciência na criação dos mapas. O reconhecer do que existe na cidade antecede o mapear, o qual, mobiliza o pensar. Clama por corpo e por rua.

A caminhografia como movimento do corpo e do pensamento

Se caminhar e cartografar diz respeito aos processos cognitivos e criativos, então, pode-se, que são práticas em trânsito. Movimentam além do corpo, o corpo-desejante, e, portanto, são ações que mobilizam o pensamento sobre a experiência. Uma espécie de fórmula simbólica que permite que o corpo se desloque, habitando e interagindo diretamente o mundo. Uma experiência que requer atenção e demora, mais que uma forma de locomoção é a possibilidade entrar em contato com o sensível. Como se viu com os artistas, o caminhar e o narrar podem ser exercícios éticos e estéticos. As práticas do caminhar e do cartografar somadas podem nos aproximar dos desdobramentos que caracterizam a vida cidadina.

Andar a pé na cidade, tatear os encontros, estar disponível aos acontecimentos, sentir na pele as pulsações - são efetivas vivências que colaboram com a alteridade. Percorrer as ruas pode ser uma pedagogia das possibilidades, construir uma urbanística errante, mergulhar na experiência e ao mesmo tempo planejar a cidade, reconhecendo signos plurais os quais são preenchidos de sentidos e transbordam para além das linhas rígidas do papel de desenho dos

urbanistas. Uma teoria urbana que exige da carne e dos ossos na cidade.

Ao retomar esse olhar para a cidade atual e questionar sobre os modos de reconhecer esse território se acaba voltando ao que foi desenvolvido até aqui: as incursões, as derivas, as transurbâncias, e ao caminhar de Eduardo Rocha com o grupo de pesquisa Cidade+Contemporaneidade²⁹, do Laboratório de Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (UfPel), a caminhografia. Propõe-se como prática de atividade da cidade, uma cartografia urbana caminhada em direção ao jogo e as pistas para intervir no território. Partindo de um movimento-ação busca a vivência nas ruas, construindo os sentidos e os registros sobre a cidade.

“(...)caminhografia urbana é registrar a cidade pormenorizada, cotidiana e usual, como prática pedagógica. Caminhar pela cidade, deixando-se atravessar pelos acontecimentos e situações ordinárias que acontecem nela para além da funcionalidade planejada. É estar perto do disforme, excêntrico, dos fluxos, invisibilizado que pode contribuir com a descentralização e pluralização dos debates que recorrentemente se dão a partir do espaço fixado (ROCHA; SANTOS, 2023, on-line)”.

Conscientes ou não, a cidade nos interpela de diferentes perspectivas: histórica, funcional, afetiva, entre outros. Tais percepções atuais, podem ainda ser dobrada por percepções anteriores, sem que se possa falar de recalque ou conflito de representação (GUATTARI, 1992, p.155). Como quando cruzamos a rua e da varanda de uma casa, o aroma do feijão te transporta para um cheiro da infância na casa da sua avó. Esses espaços da cidade vão além das suas estruturas visíveis e funcionais. são máquinas de sentido, de enunciação, de sensação, máquinas portadoras de universos incorporais que não são universais mas podem trabalhar tanto no sentido de uma uniformização quanto de uma re-singularização libertadora da subjetividade individual e coletiva.

A caminhografia nos permite identificar uma narrativa da uma experiência atenta nesse espaço, onde os modos de vida possam ser percebidos, assimilados e integrados à leitura formal. Essa narrativa registra o que pede passagem, jogando e criando novas possibilidades de representação do espaço público em conflito. Uma experiência atenta aos tempos e as temporalidades. Essa característica da efemeridade reflete na formulação dos mapas, os quais “tendem a conscientizar o cartógrafo de suas produções, auxiliando na redefinição de estratégias investigativas e provocando mudanças necessárias (ROCHA; SANTOS, 2023, on-line)”.

Ao mesmo tempo, a prática do caminhografar está na interseção entre caminhar

²⁹ Ver mais em: <https://wp.ufpel.edu.br/caminhografiaurbana/>.

e cartografar³⁰. É uma intervenção nos espaços à margem da malha consolidada da cidade, um modo de ver que busca mapear as brechas, frestas, conflitos, afetos e transbordamentos ao longo do leito ferroviário na área central de São Carlos. Não há regras fixas, apenas a proposição de que algumas ferramentas, além da presença atenta e imersa no campo, podem auxiliar na compreensão da experiência e na criação dos mapas. Entre elas estão o caderno de bordo, coleções de fotografias, registros em vídeo, GPS, gravador, entre outros.

³⁰Ver mais em: ROCHA, E.; SANTOS, T.B. Como é a caminhografia urbana? Registrar, jogar e criar na cidade. *Arquitextos*, São Paulo, ano 24, n. 281.05, Vitruvius, out. 2023 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/24.281/8923>>.



Figura 17 - Diagrama dos métodos.
 Fonte: Elaborado pela autora. 2024.

III. ROMPER E ALINHAVAR

Cinco experiências em São Carlos-SP

“O nomos acabou designando a lei, mas porque inicialmente era distribuição, modo de distribuição” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.52).

Caminhar com atenção requer ativar afetos. Uma prática que se constrói enquanto movimento, transita e se forma no percurso. A pesquisa se faz a paripassu, em constante devir, no ir e no vir. Se aproxima mais da perspectiva do dissenso, mais do que do consenso, criando questionamentos ao invés de soluções. Trata-se da imersão no desconhecido, é íntima e visceral. Foram realizadas doze caminhadas pelo leito férreo de São Carlos, registrando cada uma de diferentes maneiras. Nas primeiras, tiraram-se apenas fotografias. O território foi atravessado rapidamente, com um medo comum que nos distancia daquilo que é socialmente insituído em nossos corpos. Com o tempo, a captura de vídeo foi adicionada. As primeiras caminhadas eram feitas em dupla, mas, aos poucos, os passos se acalmaram e as conversas tomaram seu lugar, adotando um ritmo mais lento.

Na sétima caminhada, após percorrer aproximadamente quarenta quilômetros ao longo da linha férrea, decidiu-se focar no entorno da Estação Ferroviária. A partir daí, as experiências próximas ao patrimônio ferroviário foram aprofundadas. Este capítulo explora cinco experiências ao longo dos trilhos ferroviários em São Carlos, abrangendo os bairros que margeiam a Estação Ferroviária, o Viaduto Quatro de Novembro, a antiga fábrica de tecidos conhecida como Tecidão, a antiga fábrica de lápis Faber Castell, o pontilhão da Praça Itália e o Piscinão da Travessa Oito.

Cada percurso foi narrado através de relatos transcritos do caderno de bordo, expressos por mapeamentos poéticos e registrados em fotografias, vídeos, áudios e coleta de objetos. Foi utilizado GPS em todas as caminhadas para registrar o percurso, sem a intenção de orientar. Após a reorganização das expressões e com os registros em mãos, articulam-se conceitos analíticos com o objetivo de avançar nas discussões propostas no trabalho.

Alinhavando os conceitos

Ajustar com pontos largos, unir com linha e com agulha dando pontos. Para avançar nas discussões, indica-se algumas linhas de análise das experiências. Nesse contexto, os conceitos apreendidos podem ser vistos como um estímulo ao pensamento múltiplo. O objetivo não é definir os conceitos, mas usá-los como ferramentas de

análise para os estudos urbanos das experiências em questão. Assim, diversos conceitos podem ser utilizados como instrumentos de leitura. A seguir, destaca-se um conceito por experiência para explorá-lo de forma mais aprofundada. Os conceitos-devires podem criar novas perspectivas nos modos de habitar e narrar a cidade, sem, contudo, se reduzirem a unidades ou à universalidade.

Ao olhar para São Carlos pela perspectiva da filosofia da diferença, reconhece e celebra as diversas vozes e forças que compõem essa cidade. Acolhe novas vertentes e tramas de fazer, narrar e pensar. Despertar essa perspectiva é reconhecer a cidade contemporânea através de uma outra lente, de forma mais democrática e presente (corporificada). Trata-se de saber, sentir e pertencer. Não fixar os pensamentos, mas os experimentar como linha de fuga nos modos de habitar e narrar a cidade.

Os conceitos que se explora são: ***caminhar solitário; ritmo; corpografia; jogo; territorialização, desterritorialização e reterritorialização.***

O afeto que permeia

Antes de adentrar na concepção de afeto, é importante investigar a noção de afecto (affectus). Spinoza (2009) define o afeto como “(...) as afecções do corpo, pelas quais sua potência de agir é aumentada ou diminuída, estimulada ou refreada, e, ao mesmo tempo, as ideias dessas afecções” (SPINOSA, 2009, p. 93). De maneira complementar, Deleuze (2002), em seus estudos sobre Spinoza, afirma: “Afecção remete a um estado do corpo afetado e implica a presença do corpo afetante, ao passo que o afeto remete à transição de um estado a outro, tendo em conta variação correlativa dos corpos afetantes” (DELEUZE, 2002, p. 56). Portanto, o afeto é a resposta simultânea dessas trocas na potência de agir, onde as afecções são responsáveis por afetar e despertar uma correspondência entre corpos.

Afetos e afecções estão sempre interligados: a afecção é um estado momentâneo do corpo, enquanto o afeto é a transição de um estado para outro, refletindo as variações. Quando deslocado para o campo da arquitetura e urbanismo, tem-se que “as afecções produzidas na relação corpo-cidade podem ser capazes de variar suas potências de ação/existência, forjando subjetividades mais libertárias e modos de ler/produzir a cidade contemporânea” (HYPOLITO, 2024, p.44).

Nessa aproximação corpo-cidade, duas instâncias de discussão emergem da concepção do afeto decorrente das afecções: a) o corpo que se faz pela cidade, através de uma experimentação metodológica que provoca uma ruptura no comportamento blasé e acolhe a alteridade e a heterogeneidade; e b) a cidade que se faz pelo corpo

como uma estratégia de pesquisa para um debate crítico sobre a relação entre os espaços e seus praticantes, indo na contramão do urbanismo totalizante.

Portanto, para esta pesquisa, compreende-se o afeto como uma aproximação entre o corpo e o espaço vivido/praticado, uma espécie de agenciamento. Ter o afeto como uma categoria analítica nos estudos urbanos é imergir na vida subjetiva, examinando um conjunto heterogêneo de forças estruturantes de um jogo político que se dá por meio dos afetos (BARBOSA; MARTINS, 2022, p.18).

Hilton Japiassú e Danilo Marcondes (2008) argumentam que o cotidiano humano está repleto de termos forjados pela filosofia e propõem um dicionário com definições acessíveis de termos filosóficos, esclarecidos pela etimologia. Eles ressaltam que o verbo “afetar” implica uma ação sobre algo ou alguém, enquanto a “afeição” é a transformação resultante dessa ação (JAPIASSÚ; MARCONDES, 2008, p.09).

O afeto remete ao carinho e está relacionado com a ideia de ação, pois aquilo que nos afeta pode nos mobilizar positiva ou negativamente. Somos seres afetivos, embora, atualmente, uma perspectiva racional muitas vezes coloque a emoção em segundo plano. Os autores abordados neste trabalho propõem um resgate das emoções, permitindo que o afeto permeie todos os conceitos discutidos na etapa analítica.

É na capacidade de afetar e ser afetado que nos tornamos mais humanos. Ao explorar a cidade por meio do caminhar cartográfico, o afeto é assumido como uma forma de compreensão e aproximação com o espaço vivido. Assim como os conceitos analíticos, não há a pretensão de definir o afeto como um termo fixo, mas de estabelecer uma maneira possível de pensar essa noção, permeando os modos de apreensão das práticas urbanas. Falar em afetividade é abordar múltiplos atravessamentos que despertam variadas forças de agir, de pensar e de existir no mundo.



Figura 20 - Mapa de São Carlos, um território a ser revelado.
Fonte: Google Earth. Modificado pela autora. 2024.

PERCURSO 8
Apreender o presente entre brechas de um imaginário passado.

11 DE OUTUBRO DE 2023, QUARTA, VÉSPERA DE FERIADO.

MEU CORPO AGITADO EM UM ESTADO DESPERTO PÓS ATIVIDADE FÍSICA CHEGA NA PRAÇA DESEJANDO A PAUSA. SÃO SETE E QUARENTA E CINCO DA MANHÃ E A BANCA JÁ VENDEU UMA CAIXA DE CIGARROS. ESTAVA EM UM ESTADO DE CORPO QUE OBSERVAVA OS ACONTECIMENTOS À DISTÂNCIA. É A PRIMEIRA VEZ QUE EU ESTAVA NOS TRILHOS SOZINHA. APÓS UM ANO DE PESQUISA ME DESVINCULO PARCIALMENTE DOS MEUS MEDOS PARA EXPERIMENTAR O ESPAÇO. VEJO OUTROS CORPOS EM PERMANÊNCIA. PAUSA.

UMA CONTRAPOSIÇÃO DE TODO O MOVIMENTO DOS VEÍCULOS QUE OCUPAVAM AS RUAS E PROMOVIAM OS RUÍDOS. PONTO DE ÔNIBUS. DE TEMPO EM TEMPO SE LEVANTAM, ENTRAVAM NO ÔNIBUS ASSUMINDO OUTRO DESTINO. EM UMA AÇÃO LENTA O SENHOR DA BANCA TERMINA DE ABRIR AS PORTAS DE ENROLAR.

PENSO NOS VERBOS PRESENTES NA PRAÇA: ESPERAR, OUVIR, COLHER, VENDER, DORMIR, ATRAVESSAR, CHEGAR, SAIR, PERMANECER. DE ONDE AS PESSOAS VÊM? PARA ONDE ELAS VÃO?

ASSUMI PASSOS LENTOS RUMO AO SOM DE OBRAS NO BAIXIO DO VIADUTO QUATRO DE NOVEMBRO. AS ESCORAS ESTRUTURAIS PROVISÓRIAS TORNARAM-SE PERMANENTES E, AGORA, ESTRUTURAM UMA CASA. NA CALÇADA TIGELAS DE ÁGUA E RAÇÃO PARA CACHORROS DE RUA. UMA MULHER UNIFORMIZADA VARRIA A SARJETA EM UM GESTO DESCONTRAÍDO COM UM FONE DE OUVIDO. SOU TOMADA PELO DESEJO DE INTERAÇÃO, MAS O MEDO DE ATRAPALHÁ-LA ME BLOQUEOU. TROCAMOS SAUDAÇÕES DE BOM DIA.

INTERDITADO.
OS TRILHOS POR SI SÓ CONSTROEM BARREIRAS VISUAIS E TERRITORIAIS.

OS VERBOS FLUÍAM EM DIFERENTES RITMOS: HABITAR, TRANSITAR, CONSTRUIR...

PROIBIDO PASSAGEM.

UM TRANSEUNTE SURTIU ENTRE OS TAPUMES. ATRAVESSO CAMINHANDO VAZANDO PELO FLUXO.

TRANS BORDANDO.

DEI A VOLTA SUBINDO O VIADUTO PARA OLHAR SOB UMA OUTRA PERSPECTIVA. FIZ PEQUENAS PAUSAS PARA APOIAR O CADERNO E ESCREVER, O METAL EXPOSTO AO SOL DO GUARDA-CORPO ESQUENTAVA MEU ANTEBRAÇO. ENXERGAVA TUDO EM:

FREITAS

DEI A VOLTA RUMO À FABER CASTELL, O FLUXO INTENSO DE VEÍCULOS SE FAZIA PRESENTE EM CONTRAPOSIÇÃO A AUSÊNCIA DE CAMINHANTES. ALGUMAS PALAVRAS SE PERDERAM, MINHA AÇÃO ESTAVA EM CAPTURAR IMAGENS EM MOVIMENTO. COLETAVA EM VÍDEO AS FISSURAS DE ACONTECIMENTOS E TEMPOS. RETORNEI A PRAÇA. EM GESTO CANSADO O SENHOR DA BANCA ROLAVA UMA DAS PORTAS PARA BAIXO, FECHANDO-A. O SOL TINHA MUDADO DE POSIÇÃO. ME SENTEI NO BANCO. MEU CORPO CANSADO DE TANTA ATENÇÃO E EUFORIA VIVIA O ÓCIO NA PRAÇA.

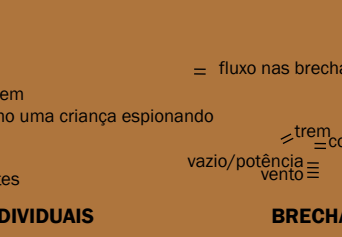
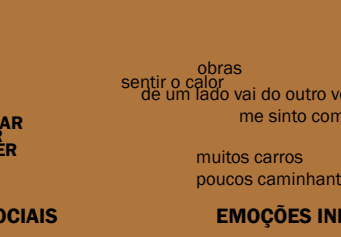
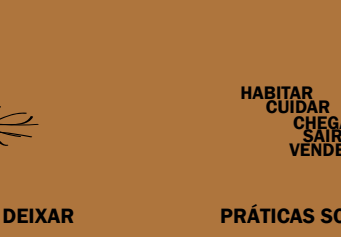
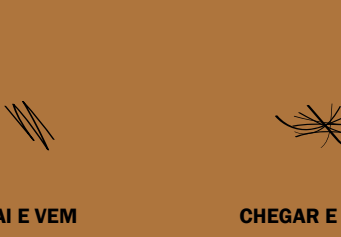
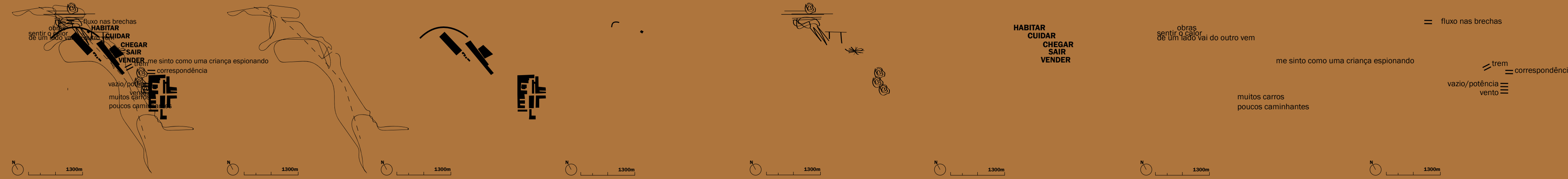


Figura 21 - Diagrama do percurso 8. Fonte: Elaborado pela autora. 2024.



PALLISTA, VIADUTO E O QUARTÉRIO QUE SUMIU
L. J. B. de 14 de novembro de 2009

Não é preciso ir muito longe para encontrar um bairro que não era um favelado, mas que se tornou um. O bairro de Pallista era um favelado de quarteirões, em sua maioria, até a construção da Estação de Ferrovia de Pallista. O bairro de quarteirões existia desde o tempo da construção da Estação de Ferrovia de Pallista, e a Vila Pallista, a Vila Pallista e a Vila Pallista. Foi a partir da construção da Estação de Ferrovia de Pallista que o bairro de quarteirões se tornou um favelado. O bairro de quarteirões se tornou um favelado a partir da construção da Estação de Ferrovia de Pallista.



Figura 22 - Expressão gráfica do percurso 8.
Fonte: Elaborada pela autora. 2024.

NOTAS DE VERSO

As expressões cartográficas podem ser lidas de maneira subjetiva e aberta. No entanto, propõe-se notas de verso, pequenas anotações sobre os modos de expressar as experiências urbanas. Essas caminhadas são transferidas para a linguagem visual a partir de processos subjetivos da caminhante-pesquisadora-cartógrafa, distanciando-se das representações convencionais de mapas urbanísticos.

O processo de transferência se inicia com o traçado do percurso, ao qual são acrescentadas fotografias das brechas – ponto de destaque da experiência em questão. Por se tratar de uma caminhada reflexiva que rememorou o passado e estimulou o imaginário criativo, preencheu-se esses espaços com fotografias do arquivo histórico da Fundação Pró-Memória de São Carlos. Foram selecionadas práticas cotidianas que aconteceram no mesmo local da brecha em um tempo passado. Experimentaram-se sobreposições e multiplicações. Além disso, houve a sobreposição de um texto, narrado em voz masculina pelo cronista Eduardo Kebbe em seu livro "Postais do Tempo", que retrata o sumiço do quarteirão para a construção do viaduto. Houve um deslocamento do viaduto na expressão, originando um vazio a ser preenchido.

A escolha do uso das fotografias em preto e branco evidencia detalhes que passam despercebidos quando há cores. A cor selecionada para esse percurso deriva do tom ocre, uma variação do alaranjado que remete a imagens oxidadas pelo tempo, transformações e mudanças.

Figura 23 - Nota de Verso do percurso 8.
Fonte: Elaborada pela autora. 2024.



VAI NA FÉ
NÃO NA SORTE

Figura 24 - Fotografia "vai na fé não na sorte"
Fonte: Acervo pessoal, 2023.

Caminhar solitário, um estado inicial de corpo.

Caminhar, andar, trocar nos passos o peso do próprio corpo equilibrando com o jogar dos braços. Percorrer a geografia do solo e os relevos da mente. Traçar um mapa em movimento, tangível e praticado. Antes, durante e depois. Dançar com a consciência dos sentidos e das emoções para acolher o que a experiência urbana pode ofertar.

Guy Debord, em sua Teoria da Deriva, ressaltou a importância dos pequenos grupos para alcançar um estado compartilhado de consciência. Caminhar em grupo pode ser uma forma de solidariedade, de compartilhar perspectivas e descobertas. No entanto, também há valor no caminhar solitário, como apontado por Solnit (2016), o caminhar solitário pode ser um ato reflexivo e fértil, capaz de construir uma sociedade mais conectada e consciente. Portanto, “(...) caminhar é um estado no qual mente, o corpo e o mundo se alinham (...) Deixa-nos livre para pensar sem nos perdermos em nossos próprios pensamentos (SOLNIT, 2016, p.22)”.

O andar a pé pode proporcionar experiências essenciais para percepção do contexto urbano, um meio eficaz para apreender suas complexidades e suas dinâmicas, assim o caminhar é, “a maneira como investimos atos universais de significados particulares” (SOLNIT, 2016, p.19). Quando praticado em um corpo-mulher transcende o simples deslocamento físico. Tendo seus corpos historicamente como públicos, a presença deles na cidade alcança camadas mais profundas da prática. Para as mulheres, caminhar sozinha muitas vezes implica enfrentar afetos relacionados ao medo permeado pela ameaça de assédio ou violência sexual.

“(...)para os homens sempre foi mais fácil andar pela rua do que para mulheres. As mulheres eram costumeiramente castigadas e intimadas por experimentar a mais simples das liberdades, a de sair para caminhar, pois seu caminhar e, de fato, sua própria existência foram inevitável e continuamente sexualizados nas sociedades que se preocupam em controlar a sexualidade feminina” (SOLNIT, 2016, p.387).

Os relatos de assédio e violência são universais, independentemente do país ou situação social. Essa é uma barreira histórica que continua a restringir a liberdade e a autonomia das mulheres, reforçada por uma cultura de medo e controle, “(...) há forças que agem no corpo-mulher: o constante pensamento e a análise sobre qual caminho seria menos pior – em qual lado da rua andar, em qual rua dobrar, quando atravessar a rua, quando trocar de calçada.” (SANTOS; FORNECK; FRASSON, 2019, p.175). No entanto, apesar desses desafios, as mulheres persistem em reivindicar seu direito de ocupar o espaço público, de caminhar livremente e de participar plenamente da vida urbana.

Cada passo é um ato de resistência, a minha presença em um corpo-mulher na cidade de São Carlos, ou em qualquer outra cidade, se insere neste universo como derives (DELEUZE; GUATTARI, 1997). Ao desafiar essas restrições, a esperança de uma cidade verdadeiramente inclusiva e segura se torna mais tangível.

Se “(...) caminhar é uma maneira de criar o mundo e também estar nele (SOLNIT, 2016, 59). Pode-se pensar o afeto como um modo de reconhecimento da cidade praticada. Leva-se em consideração aspectos que ultrapassam a materialidade e a concretude dos espaços construído. Acolhe-se a experiência dos sentidos, das subjetividades, da cidade sensível que está sempre em movimento.

O caminhar solitário em conjunto com o diário de campo é tão íntimo quanto contemplar momentos de silêncio em companhia. Embora existissem tapumes das obras como limites visuais, restrição e controle, ao aproximar, avistou-se um caminhante passando entre um tapume e outro, na brecha. Esse foi o momento exato da afecção.

É por meio das afecções que ocorrem os afetos, as experiências vividas. Ver o caminhante passar entre os tapumes foi um acontecimento, o corpo da pesquisadora encontrou outro corpo que possuía propriedades que se compuseram. Aumentando suas potências e fazendo com que se buscasse em outros lugares da cidade os acontecimentos e movimentos das brechas.

A ação de busca posterior a afecção tornou o afeto ativo. Sendo esses, afetos alegres. Passou-se a entender melhor o mundo, conhecê-lo melhor (DELEUZE, 2017, p.214). Nos registros em vídeo das brechas se buscou capturar o movimento e a ação da vida urbana, os aspectos dinâmicos, mas também se encontrou com as ausências. No silêncio, o pensamento buscava o preenchimento dos espaços. Com o vídeo, registrou-se movimentos, fluxos e ausências. A forma de registro foi reflexo da vivência ativa.

Ao buscar as brechas assume-se uma situação de presença, conectou-se com uma espécie de jogo com cidade e, naquele momento, se libertou, parcialmente, do medo que sentia no corpo-mulher. A atenção foi colocada em um lugar específico. Essa proposta de interação com o ambiente, impulsionada pelas práticas da cidade, fez com que enxergasse nas brechas, potência. Movimento e pausa. Presença e ausência. Os pensamentos preenchem os vazios com acontecimentos imaginários, um jogo de aproximação do presente, do passado e daquilo que nem se quer existiu. Rebecca Solnit (2013) apresenta que “Explorar o mundo é uma das melhores maneiras de explorar a mente, e o caminhar percorre as duas topografias (SOLNIT, 2016, p.34)”.

Para tanto, é importante ressaltarmos que ninguém se desterritorializa sozinho

e, sim, em um encontro, com relação de forças. O solitário aqui é considerado somente um estado de corpo inicial. Afinal, quando se percorre a cidade, assume-se a potência de construir pensamentos coletivamente. Uma vez que o caminhar solitário não se opõe ao coletivo compreende-se como um processo iminente do coletivo tendo a experiência composta por interações. O caminhar em questão foi realizado por uma mulher branca, integrante do programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo, vinda de uma cidade de porte pequeno no interior paulista.

Os acontecimentos ativam os modos de pensar sobre a cidade. Mobilizar o pensamento está relacionado com o nomadismo, ultrapassa a ideia de lugar e indivíduo, alcançando uma ideia de desterritorialização para fundamentar a reterritorialização.



Figura 26 - Expressão gráfica do percurso 9.
Fonte: Elaborado pela autora. 2024.

NOTA DE VERSO

A expressão gráfica resulta da experiência relatada, onde, após posicionar as imagens no percurso, utilizaram-se técnicas de sobreposição e multiplicação. Essa expressão revela camadas de tempo, visões, escritos e desenhos infantis do lugar em questão. Durante essa caminhada, percorreu-se a Vila Prado, um bairro predominantemente operário devido à proximidade com os trilhos. Embora hoje o bairro seja mais diverso, ao caminhar vagarosamente é possível captar vozes de um tempo longínquo e memórias vivas de São Carlos.

O poema na imagem relata o cotidiano, narrado em voz masculina pelo cronista Eduardo Kebbe no livro "Postais do Tempo", oferecendo uma perspectiva das ex-tecelãs da cidade e dos apitos das fábricas como condicionadores da vida são carlense. Essas crônicas foram sobrepostas à imagem de mulheres em um piso fabril, extraída do arquivo da Fundação Pró-Memória de São Carlos.

O desenho infantil retrata figurativamente um homem com características animais e uma mulher com cabelos bagunçados, ambos descalços. Essa composição, retirada do livro "São Carlos contada em histórias", da editora Edufscar, representa histórias do bairro da Vila Prado vistas pelas crianças. A história que acompanha o desenho descreve o "povo de lá" e o "povo de cá", divididos pela linha férrea. Esse desenho foi selecionado por evidenciar uma visão hegemônica que ainda persiste sobre a Vila Prado.

As demais fotografias destacam acontecimentos descritos no relato, e suas proporções manifestam o grau de afeto durante a experiência. A cor deriva do amarelo remetendo a alvenaria se desfazendo, a tinta da ruína descascando e o esgarçamento do tempo.

Figura 27 - Notas de verso do percurso 9.
Fonte: Elaborado pela autora. 2024.

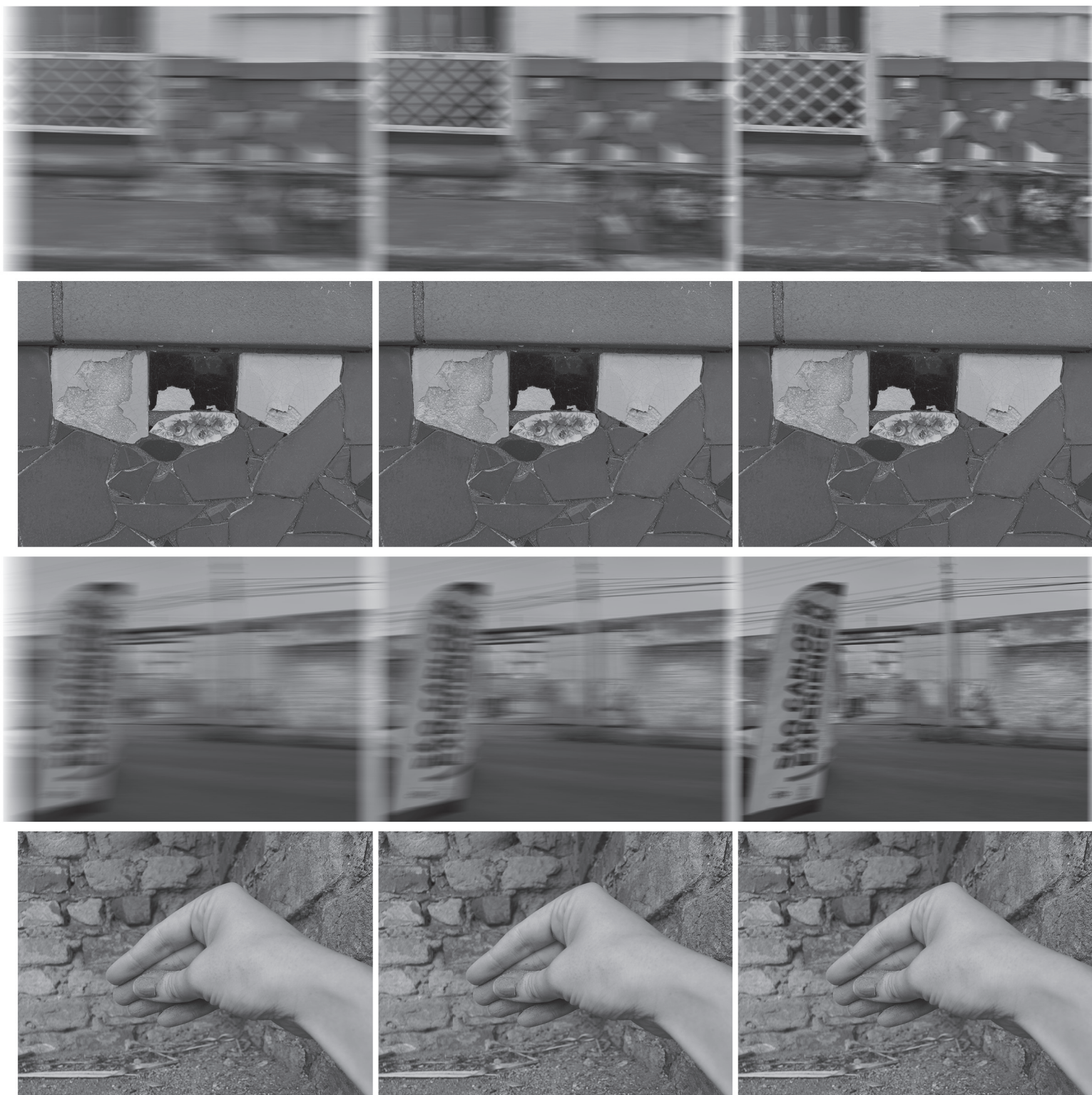


Figura 28 - Fotografias expressando o ritmo.
Fonte: Elaborado pela autora. 2024.

Ritmo

**RITMO, MOVIMENTO REGULAR RECORRENTE.
IR, VIR, CONTINUAR, PARAR...
TEMPO
VELOCIDADE
MOBILIDADE
DESLOCAMENTO
REPETIÇÃO
CONDIÇÃO DO CAMINHANTE AO ATRAVESSAR A CIDADE,
AS PAISAGENS E OS TERRITÓRIOS.
ESTAR ATENTO. ESTAR ALI.
MOVIMENTAR O CORPO FÍSICO E O PENSAMENTO.
PERCORRER, VINCULADO AO USO DE MÁQUINAS OU NÃO,
OS CAMINHOS MATERIAIS E OS SUBJETIVOS.
RITMO DOS PONTEIROS, DAS RODAS, DOS PEDAIS, DOS SONS.**

Deslocar pelas calçadas, pelo meio fio, pelas ruas, pelas casas, pelas pedras, pelos matos, pelas estradas, pela malha urbana, pelo comércio, pelas fábricas, pelas praças, pelo presente, pelo passado, pelos afetos.

Os caminhantes ao redor da antiga fábrica têxtil exibiam gestos rápidos, sincronizados com o ritmo das máquinas. A velocidade aqui tratada não se refere à quantidade de movimento, mas sim à qualidade dos movimentos¹. Esses caminhantes, que circundavam a antiga fábrica, não se preocupavam com os encontros; viam a cidade apenas como um local de passagem.

Nesse sentido, o movimento qualificado se aproxima dos errantes urbanos discutidos por Paola Berenstein Jacques (2008), em oposição aos outros urbanos, aos homens lentos, que negam ou são negados o ritmo acelerado imposto pela modernidade. Nesse contexto, percebe-se que a corporeidade desses outros é contaminada pela incorporação, isto é, pela relação entre o corpo físico e a cidade. “A incorporação acontece na maior parte das vezes quando se está perdido e em movimento do tipo lento” (Jacques, 2008, p.264).

Ao atravessar o meio urbano, um conjunto de elementos e forças contribui para

¹ “Lento e rápido não são graus quantitativos do movimento, mas dois tipos de movimentos qualificados, seja qual for a velocidade do primeiro, e o atraso do segundo”. Ver mais em: DELEUZE, G., GUATTARI, F.; Mil platôs - Capitalismo e Esquizofrenia, vol. 4. Tradução de Suely Rolnik. - São Paulo: ed. 54, 1997 176 p. (Coleção TRANS).

a ativação dos sentidos humanos: audição, visão, paladar, olfato e tato. Ao ingressar nas ruínas da antiga fábrica têxtil, fui acometida pelo gesto de tocar a areia da alvenaria que o tempo desfez. A velocidade escolhida para caminhar determina as percepções sensoriais que a cidade nos oferece, constituindo um acervo de experiências e memórias no corpo de quem pratica:

“O corpo do viandante anota os eventos da viagem, as sensações, os obstáculos, os perigos, o variar do terreno. A estrutura física do território reflete-se sobre o corpo em movimento” (CARERI, 2013, p.26).

O ritmo com que se caminha vai além de uma ação mecânica, permitindo uma interação através dos sentidos. Experimentar velocidades e posturas, “demorar, reparar o banalizado, o ordinário, o menor, e apropriar-se da paisagem” (ROCHA; SANTOS; 2024, p.25). Esses sentidos podem auxiliar na construção de narrativas sobre a experiência vivida, refletindo na maneira se registra esse percurso no corpo. Mas, não tenha pressa; deixe a memória do corpo para próximos percursos. Atente apenas à velocidade, ou melhor, ao que a lentidão pode nos oferecer.

Esse ritmo decorre do espaço, conforme a concepção apresentada por Deleuze e Guattari (1997). O espaço não se refere apenas ao ambiente físico, mas às práticas que nele ocorrem. Assim, coexistem nele forças de diferentes naturezas, refletindo a lógica da multiplicidade. O espaço liso possui uma natureza aberta e não hierárquica; sem divisões rígidas, ele é fluido. É preenchido por linhas que, ao se emaranharem, originam pontos, produzindo nós e realizando conexões. Já o espaço estriado é marcado por estruturas fixas. Ao atravessarmos suas estrias, os movimentos são restringidos e os pontos de encontro (nós) são controlados.

Apesar de coexistirem, a interação não impede a distinção entre os espaços. Eles se comunicam entre si: “o espaço liso não para de ser traduzido, transvertido num espaço estriado, e o espaço estriado é constantemente revertido, devolvido a um espaço liso” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.157). Deslocando essas características para o caminhar, observa-se que há um modo de se mover de um ponto a outro, onde o meio é preenchido pela ânsia de chegar ao destino, configurando o caminhar sedentário, que se conjuga na prática do espaço estriado. Por outro lado, há o caminhar errático, que parte à deriva, sem trajeto pré-definido, mas atento ao acontecimento, assumindo o ritmo da lentidão. Esse caminhar carrega a potência de uma modalidade de pesquisa que produz um novo saber sobre a cidade, evocando o espaço liso.

O ritmo marca o território, os meios de expressão e as qualidades dos fluxos. A cidade nasce estriada, planejada, mas, nas brechas cotidianas, se alisa. Na interação entre o liso e o estriado, a vida urbana se compõe através de práticas ritmadas que, quando lentas, alisam o espaço. Detalhes saltam aos olhos e só são percebidos

quando observados devagar. “Às vezes bastam movimentos, de velocidade ou de lentidão, para recriar um espaço liso” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.189). Conversas demoradas consolidam laços com os habitantes da cidade, conectando histórias muitas vezes invisibilizadas.

Embora interessem as passagens e combinações de estriagem e alisamento, não há romantização das forças, pois os espaços lisos não são liberadores por si só. É neles que os acontecimentos se deslocam, novos desafios são inventados e se modificam, mas nunca devemos acreditar que um espaço liso basta para nos salvar.

Recuperando o afeto através do ritmo lento, a própria fala pode provocar afetos em outras pessoas. Durante o encontro com a mulher, se recebeu um conselho: “Não retorne pelos trilhos sozinha, é perigoso.” Já havia estado nos trilhos anteriormente. A fala lenta e a escuta atenta compuseram o afeto do medo. Spinosa (2009) delinea os afetos como ativos e passivos; nesse caso, ao estar exposta ao acontecimento (o conselho), modificou-se o comportamento e assumiu-se um outro trajeto. De forma não intencional, a fala diminuiu a potência de agir da pesquisadora. Foi um afeto que ocorreu devido a causas externas que influenciaram, sem controle, contribuindo para que o retorno acontecesse em outro ritmo por um diferente caminho.

Ruptura

Resgatando a concepção de processos de subjetivação por Gilles Deleuze e Félix Guattari (1997), é fundamental entender que nunca nos desterritorializamos sozinhos; é necessário um bom encontro. Para isso, devemos estar em constante movimento, sempre à espreita de novas conexões. A desterritorialização, nesse contexto, não é um ato isolado, mas um processo coletivo e dinâmico que envolve interações e trocas contínuas.

No quarto princípio de ruptura, Deleuze e Guattari falam sobre a a-significância, que se contrapõe aos cortes demasiadamente significantes que separam as estruturas ou que atravessam uma estrutura. Trata-se de uma evolução a-paralela, não linear. A metáfora da orquídea e da vespa ilustra bem essa ideia: a vespa transporta o pólen e se torna uma peça na reprodução da orquídea, criando uma conexão heterogênea, um rizoma entre seres de naturezas diferentes (animal e vegetal). Esse rizoma é uma antigenealogia, uma forma de conexão que não segue linhas tradicionais ou hierárquicas, mas que se desenvolve através de interações múltiplas e diversificadas.

Essa perspectiva convida a pensar sobre os processos subjetivos como redes rizomáticas, onde a ruptura não é simplesmente uma quebra, mas uma abertura para novas possibilidades e conexões. É através dessas rupturas que novas subjetividades podem emergir, transformando e sendo transformadas pelo encontro com o outro e com o mundo ao seu redor.

O ato de coletar entra em cena, por sua vez, não se assemelha à simples posse de objetos, mas se aproxima mais da ideia de colecionar. Os objetos dentro de uma coleção funcionam e se consolidam através de um processo contínuo de revisão e reorganização. Isso se relaciona à apropriação sensível e subjetiva, situada no campo das ações poéticas, onde o corpo reformula as experiências urbanas e revela as texturas da cidade.

NOTAS DE VERSO

A linguagem visual expressa nas fotografias atuais é trabalhada em dimensões que refletem os graus de afeto sentidos pela praticante. O jogo de luz e sombra, causado pela sobreposição e multiplicação das imagens, exige um olhar mais atento do espectador. O texto sobreposto ao viaduto traz memórias do que um dia existiu ali, narradas pela voz de Eduardo Kebbe. Já no texto "Brincadeiras da Rua Larga", posicionado no local mencionado, estão presentes vozes do livro "Histórias Contadas de São Carlos", da editora Edfuscar.

As fotografias foram sobrepostas ao longo do percurso, evidenciando os acontecimentos relatados. Imagens do acervo da Fundação Pró-Memória, como a do relógio da estação e do viaduto, destacam lugares que evocam a rememoração do passado. O vermelho terra evidencia a riqueza do solo e a mudança nos modos de pensar e realizar a pesquisa sobre esse percurso. Destacam-se também as imagens que registram a mão que escreve e a mão que toca a pastilha.

Figura 31 - Notas de verso do percurso 10.
Fonte: Elaborado pela autora. 2024.



Figura 32 - Fotografia do Louro.
Fonte: Acervo pessoal. 2024.

*Corpografia***CORPO****CORPO+CORPO****ENCONTRO****GRAFIA****ESCREVER****CARTOGRAFIA****REGISTRAR****CORPO+CARTOGRAFIA****CIDADE NO CORPO****CIDADE PELO CORPO****DUAS INSTÂNCIAS CO-IMPLICADAS****CORPO-GRAFIA**

Sabe-se que é possível experimentar diferentes velocidades e posturas de caminhada, ambas relacionadas ao ritmo. Isso contribui para a produção de sentidos através da experiência, refletindo na maneira como a prática se inscreve no corpo de quem a realiza. Através do corpo, absorve-se e compreende-se o ambiente em que se está inserido. O corpo e a cidade são duas instâncias da vida que se coimplicam.

Para Jacques (2008), uma corpografia urbana é um tipo de cartografia realizada pelo e no corpo, ou seja, a memória urbana inscrita no corpo, o registro de sua experiência da cidade, uma espécie de grafia urbana da própria cidade vivida, que fica inscrita, mas também configura o corpo de quem a experimenta (JACQUES, 2008, on-line). É uma prática que envolve urbanismo e organismo, um modo de “fazer arquitetura e urbanismo com os pés e o corpo” (CARERI, 2017, p.113).

Ao atravessar calçadas estreitas, margeadas por casas com muros altos, foi-se expulsa para o meio da rua, evidenciando que a corpografia se inscreve em diversas escalas. Cada corpo carrega em si a potência de acúmulo de diversas corpografias, resultados das mais variadas experiências urbanas, mas a intensidade da experiência determina sua forma de inscrição. Tal inscrição reconhece o aspecto processual das relações corpo/cidade, destacando a característica de coafetação própria da interação (BRITTO, 2013, p.37). Caminhou-se para o meio da rua porque gerou-se a sensação de vigilância e insegurança.

A percepção do meio reflete na dimensão corpórea do caminhar e vice-versa, estabelecendo uma relação com o espaço construído a partir da escala 1:1. Foi o que aconteceu quando aproximou-se de um casal contemplando o fim de tarde acompanhados de uma ave. Afinal, “o caminhar desenvolve o corpo a seus limites originais, a algo dúctil, sensível e vulnerável” (SOLNIT, 2016, p.59). Nesse sentido,

o caminhar coloca o praticante em contato com uma multiplicidade de existências e permite estabelecer encontros com diferentes modos de vida.

É na coimplicação entre corpo e ambiente que se considera a noção de corpografia urbana como uma pista de análise das condições relacionais que o ambiente representa aos seus habitantes. As vivências do corpo na cidade, ou corporalidade, podem se expressar como uma espécie de cartografia de experiências produzidas pelo e no corpo, resultante da coimplicação, “mesmo que involuntariamente, através da simples experiência urbana. A cidade é lida pelo corpo como um conjunto de condições interativas, e o corpo expressa a síntese dessa interação descrevendo em sua corporalidade” (JACQUES; BRITTO, 2012, p. 182).

Os gestos do corpo, aquilo que se entende como padrões corporais de ação, podem decifrar as corpografias e, a partir destas, a própria experiência urbana que as originou. A coação sentida em uma ambiência de alto fluxo de veículos e ausência de transeuntes pode contribuir para a reflexão sobre o urbanismo, através do desenvolvimento de outras formas, corporais ou incorporadas, de se apreender o espaço urbano e, posteriormente, propor outras formas de intervenção nas cidades (JACQUES, 2008, on-line).

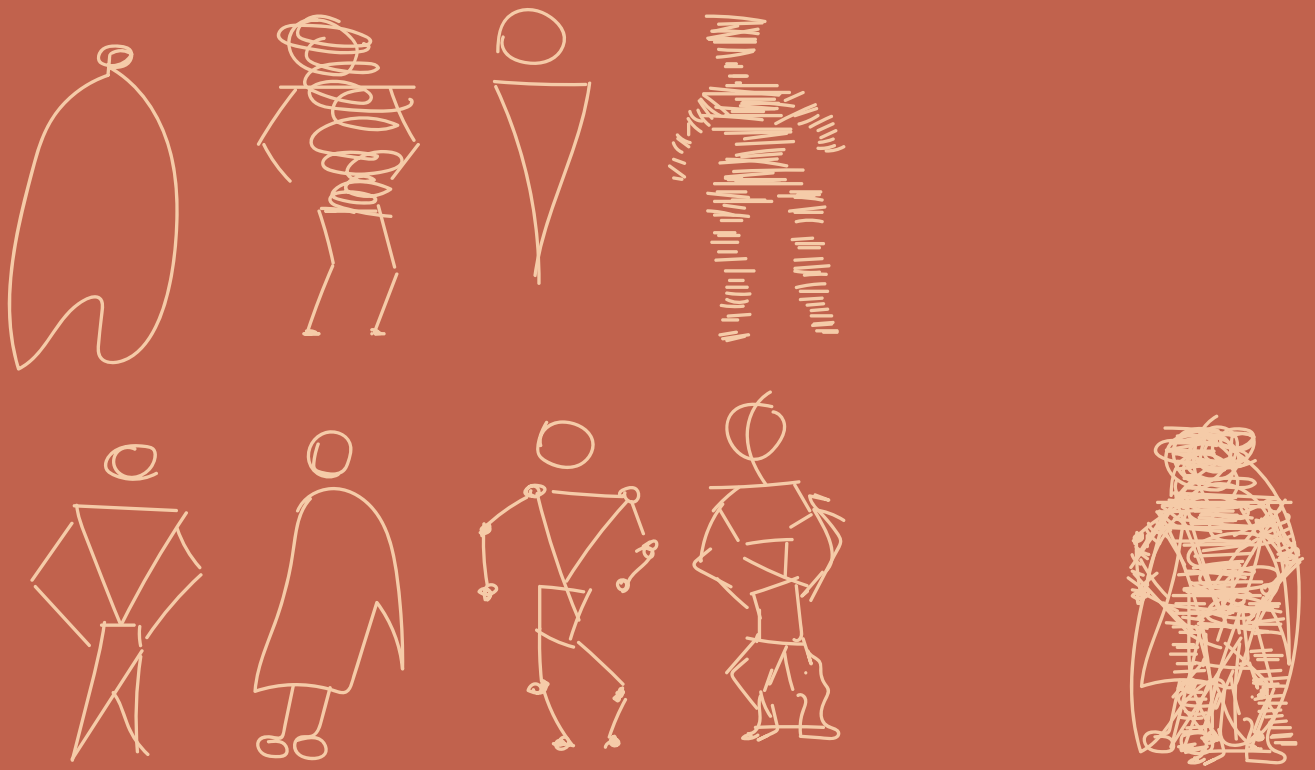
A partir de estudos corpográficos, é possível reconhecer as pré-existências corporais resultantes da experiência, que apreendem pré-existências espaciais registradas no próprio corpo. Essa experiência pode estimular a prática errante, despertando percepções corporais mais complexas. O rastreamento dos verbos especializados faz parte das pré-existências espaciais que foram registradas no corpo e geraram reverberações materializadas em frases de apologia à caminhada e aos sentidos, transferidas para práticas de lambe-lambe, expostas posteriormente.

Nos locais de insegurança, acelerou-se os passos e guardou-se as ferramentas de registro (caderno de bordo, smartphone e pote de coletas), mas manteve-se a superfície do corpo atenta, corpografando de maneira sensível a cidade. A corpografia está relacionada aos movimentos de afecção e afetos. Spinosa (2009) apresenta o corpo como um meio onde graus de potência carregam o poder de afetar e ser afetado. O corpo não é meramente físico ou biológico; dessa forma, transcende as estruturas organizadas e pré-estabelecidas, associando-se aos conceitos de multiplicidade e devir.

Ao corpografar, integra-se o corpo na prática de mapear a cidade, implicando não apenas em registros visuais, mas em experiências sensoriais, interações pessoais e emoções vivenciadas durante a experiência.



Figura 33 - Fotografias do percurso 10.
Fonte: Acervo pessoal. 2023.



CORPO BIOLÓGICO UMA RELAÇÃO COM SUAS FUNÇÕES
INDIVIDUAL-COLETIVO
NO MACRO PARECE INDIVIDUAL
NO MICRO NÃO HÁ INDIVIDUALIDADE HÁ SOBREPOSIÇÕES



CORPO ORGANISMO
DEMATERIALIZADO
CORPO NÃO SÓ BIOLÓGICO
EM COMPOSIÇÃO
FUNCIONA EM DIFERENTES ESCALAS
NÃO SE DEFINE POR GÊNERO E NEM FUNÇÃO

Figura 34 - Notas descartáveis sobre o corpo.
Fonte: Elaborado pela autora. 2024.

PERCURSO 11

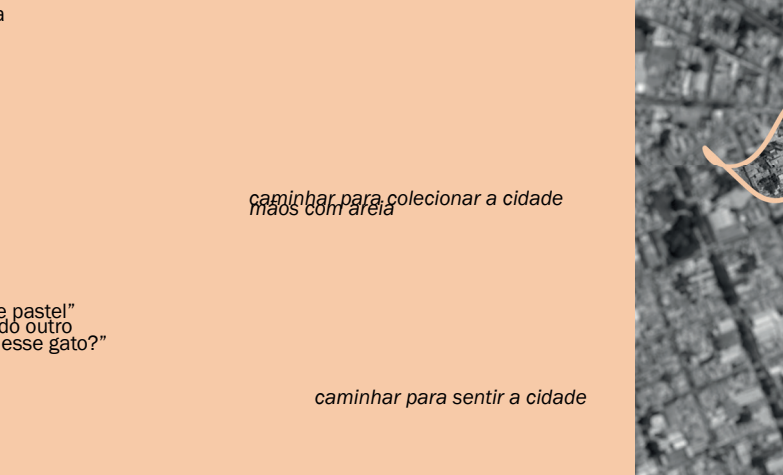
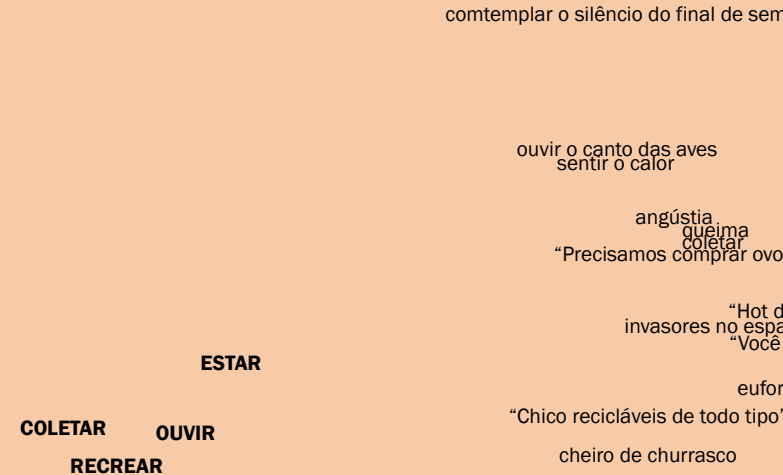
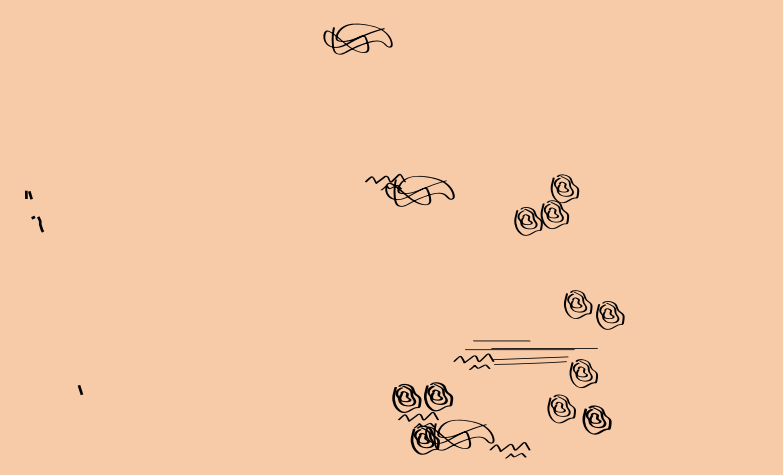
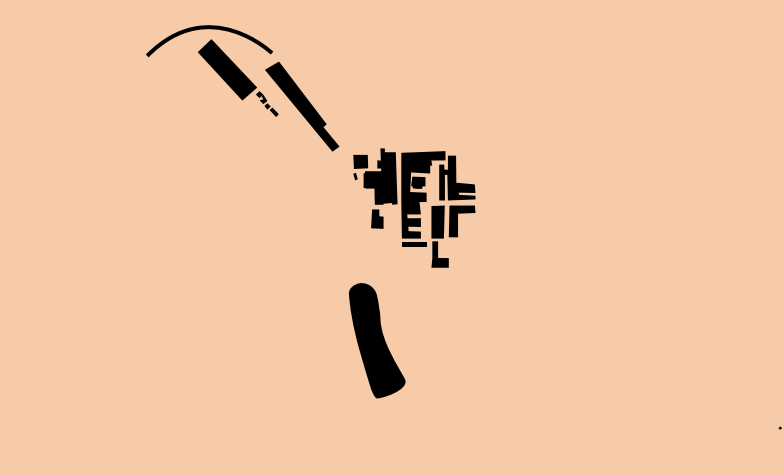
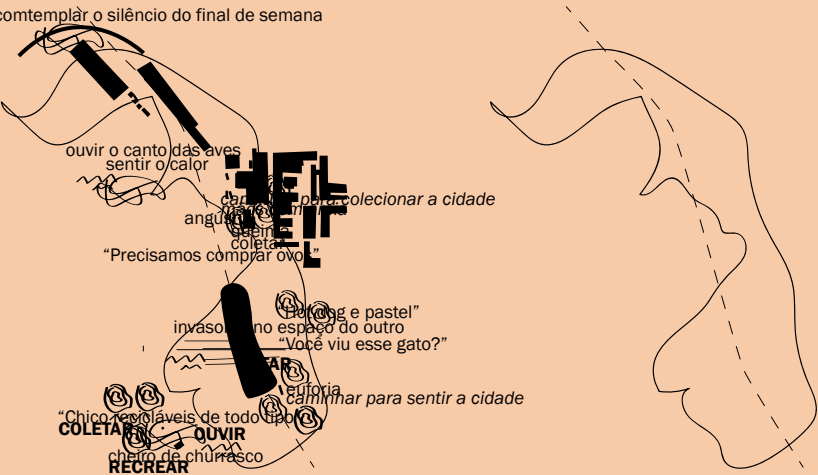
A prova dos lambes, o sol que seca a cola também internsifica os cheiros

18 DE NOVEMBRO DE 23, SÁBADO, 16:36, 34 GRAUS. O COMÉRCIO ESTAVA FECHADO, O SOL ARDIDO NOS LEMBRAVA QUE AQUELA SERIA A SEMANA MAIS QUENTE DO ANO. ESTOU ACOMPANHADA DO MEU COMPANHEIRO. O SILÊNCIO DO BAIRRO ERA PREENCHIDO PELA MANIFESTAÇÃO SONORA DAS MARITACAS. QUANDO OLHAMOS PARA O ALTO, AO ENCONTRO DAS AVES, VIMOS UM PAR DE TÊNIS E UMA CHUTEIRA ENVOLVIDOS NO FIO DE ENERGIA ELÉTRICA. NO FIM DA RUA UMA CASA DE MUIROS BAIXOS TINHA CACOS DE VIDRO. JARDINS E BANCOS NAS CALÇADAS. O CAPIM ÀS MARGENS DO TRILHO CRIAVA UMA BARREIRA VISUAL E FÍSICA. NO ENCONTRO DA RUA COM A TERRA AVERMELHADA ENTRAMOS NOS TRILHOS. HAVIA UM GRANDE VOLUME DE DESCARTE DE LIXO. O CALOR EVIDENCIAVA O CHEIRO FORTE. BOTAS. CALÇAS. A CASA DE DIVISA TINHA MUROS ALTOS E CONCERTINA. NA PARTE MAIS BAIXA TINHA UM CEMITÉRIO DE VAGÕES. A ÁRVORE CRESCIA DENTRO DE UM DELES, SUA COPA FORMAVA UMA COBERTURA. FUMAÇA. NA CAMINHADA DE JANEIRO, DO MESMO ANO, NÃO HAVIA CAPIM. SENTI MEDO. UM POUCO ADIANTE, DEPOIS DE ENSAIAR MEUS PASSOS, SUBI EM UM VAGÃO.

ANDAMOS EM DIREÇÃO AO PISCINÃO, DURANTE UMA REFORMA RECENTE FORAM INSTALADOS DUTOS DE CAPTAÇÃO DE ÁGUA PLUVIAL QUE CORREM ATÉ UM BOLSÃO DE CONTENÇÃO.

UM VAZIO IMENSO,

QUE EM ÉPOCA DAS CHUVAS, SE TORNA PEQUENO. O TREM CRUZOU O HORIZONTE, FOI SE CAMUFLANDO NA CIDADE, SEU AVISO SOAVA POR UM APITO INTENSO. NOS SENTIMOS INVASORES DO TERRITÓRIO, UM CASAL SENTADO À MARGEM DO BOLSÃO NOS OBSERVAVA. QUANDO SE CAMINHA ACOMPANHADA OS RITMOS DOS PÉS ASSUMEM OUTRA VELOCIDADE E A TROCA DOS PASSOS É ATRAVESSADA POR CONVERSAS BANAIS: - "PRECISAMOS COMPRAR OVOS". RUA DONA ANA PRADO. AO VER UMA ESTRUTURA COM RODAS ME IDENTIFIQUEI COM AQUELE OUTRO QUE COLETA:



VERTIEM.

UM ODOUR INDESCRITÍVEL SUBIU ATÉ MINHAS NARINAS, TODA A PARTE INTERNA ESTAVA EM CINZAS. IDENTIFIQUEI ALGUNS MATERIAIS: METAL, LÃ ACRÍLICA, GARRAFAS DE PINGA. AO VER TUDO QUEIMADO, UMA ANGÚSTIA ME INVADIU. DESCI LOGO EM SEGUIDA.

RECICLÁVEIS DE TODO TIPO. NA ESQUINA O BAR ESTAVA ABERTO. A CHURRASQUEIRA ESTAVA NA CALÇADA COM ESPETINHOS. AS VOZES SE CONFUNDIAM COM OS RUIÇOS DO RÁDIO E COM O AGUDO DOS ESCAPAMENTOS DAS MOTOS. NA PLACA, BAR DA TRAVESSA 8. QUEBRANDO A ESQUINA UMA PIZZARIA COM MÚSICA DANÇANTE. NO BAIXO DO VIADUTO COLOCAMOS O PRIMEIRO TESTE DE LAMBE LAMBE. O MEU CORPO EXPERIMENTOU UMA SENSAÇÃO DE EUFORIA. IDENTIFIQUEI PROPAGANDAS. HOT DOG E PASTEL. GATO PERDIDO. UMA FOTO DAS MINHAS MÃOS SENTINDO A AREIA DA ALVENARIA FOI COLOCADA NA PAREDE DA ANTIGA FÁBRICA TÊXTIL. A FRASE CAMINHAR PARA COLECIONAR A CIDADE FOI POSICIONADA NA FACHADA DA ANTIGA FÁBRICA DE LÁPIS ONDE ANTERIORMENTE COLETEI PASTILHAS. PRECISÁVAMOS TOMAR UMA DECISÃO: ATRAVESSAR POR CIMA DO VIADUTO DA RUA QUATRO DE NOVEMBRO OU POR BAIXO. NOS ENGANAMOS AO ACHAR QUE ADENTRANDO A OBRA DO BAIXO FOSSEMOS CORTAR CAMINHO. DEMOS UMA VOLTA MUITO MAIOR DO QUE O PREVISTO, MAS ACOLHEMOS O DESVIO. APROVEITAMOS PARA EXERCER UM CAMINHAR CONTEMPLATIVO.

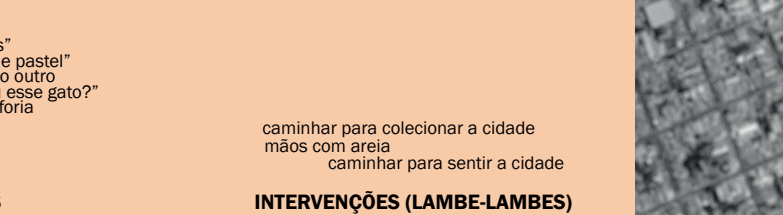
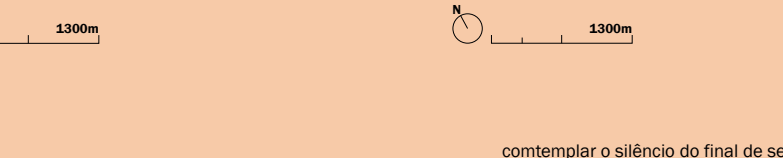
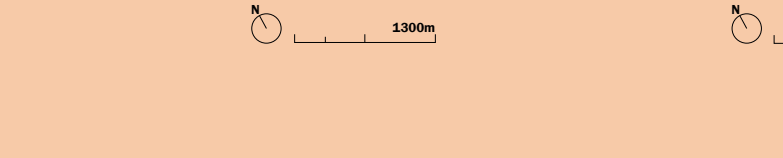


Figura 35 - Diagrama do percurso 11. Fonte: Elaborado pela autora. 2024.



Figura 36 - Expressão gráfica percurso 11.
 Fonte: Elaborada pela autora. 2024.

NOTAS DE VERSO

O rosa salmão expressa a tranquilidade com que habitei o território após meses ali. Enfim, sinto-me em casa. A linguagem visual é composta por fotografias da experiência, trabalhadas em multiplicação e sobreposição. O texto colado, narrado a partir da voz masculina de Eduardo Kebbe, evoca ocupantes de outro tempo da cidade: o vendedor de biju, o pamonheiro e o jornalista.

Posicionado sob o ponto de encontro do piscinão, há uma notícia sobre o investimento. Fotografias antigas da fábrica de tecidos, de lápis e da antiga serraria Giongo complementam a narrativa. Entre a água e a cola do grude, existe a mistura. Os lambe-lambes usados nas intervenções se misturam com os que encontramos pelo caminho, e anúncios pitorescos são retratados por Kebbe no mesmo texto.

Destaco meu companheiro no entardecer, ao finalizar a caminhada.

Figura 37 - Nota de verso do percurso 11.
Fonte: Elaborada pela autora. 2024.



Figura 38 - Fotografias do percurso 11.
Fonte: Acervo pessoal. 2024.

CAMINHAR PARA COLECIONAR A CIDADE



Figura 39 - Fotografias da intervenção do percurso 11.
Fonte: Acervo pessoal. 2024.

Jogo

ANDAR NO MEIO FIO
ALTERNAR UM PÉ NA FRENTE DO OUTRO
LINHA
SÓ VALE O PISO BRANCO O RESTANTE DO CHÃO É LAVA
SALTAR DE UM LUGAR PARA O OUTRO
IDENTIFICAR OS OBJETOS
OUVIR AS DIFERENTES MANIFESTAÇÕES DAS AVES
CHEIRAR A CIDADE
COMER OS FRUTOS DAS ÁRVORES
FUGIR DO SOL BUSCANDO AS SOMBRAS
AQUECER O CORPO PROCURANDO AS ÁREAS DE LUZ
SAIR PARA UM PIQUENIQUE
DESENHAR NAS FACHADAS
COLAR AS FRASES
COLETAR AS COISAS ESQUECIDAS, AS DEIXADAS, AS PERDIDAS...
HÁ EMOÇÃO NA TEXTURA

Quando crianças, gostamos de andar pelas calçadas pisando apenas nos ladrilhos brancos, imaginando que todo o restante era lava vulcânica. Saltamos de um lado para o outro como se estivesse dançando, sempre boquiabertos com as coisas vistas pela primeira vez. Observava-se minuciosamente a cidade enquanto criava histórias intrigantes sobre o que via. As crianças habitam um outro mundo, passeiam fora dos muros da razão. Hoje, adultos, na maior parte do tempo, somos governados pelo hábito, pela repetição que guiam nossos passos. Seria possível retornar o melhor da infância para nos aproximarmos da cidade através do brincar?

Deleuze e Guattari (1997) apresentam o nômade e o sedentário a partir de dois jogos que revelam a nomadologia ou o sedentarismo das cidades: os espaços lisos e estriados: “É que o xadrez codifica e descodifica o espaço, enquanto o go procede de modo interamento diferente, territorializa-o e o desterritorializa-o (...)” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.9). Nesse sentido, o jogo reflete na maneira como os indivíduos interagem com o ambiente urbano enquanto navegam entre espaço e tempo, se perdem e se encontram em um movimento fluido e contínuo.

Para compreender esses jogadores, Paola Berenstein Jacques (2012) expõe os situacionistas, que, através da psicogeografia, estavam preocupados com os efeitos gerados em um espaço geográfico que influenciavam diretamente os comportamentos afetivos dos praticantes. Atravessando rapidamente os lugares, criavam situações e

inventavam jogos que acarretavam uma maior interação com o meio urbano, chamando essa prática de deriva urbana.

“O errante vai de encontro à alteridade na cidade, ao Outro, aos vários outros, à diferença, aos vários diferentes; ele vê a cidade como um terreno de jogos e de experiências. Além de propor, experimentar e jogar, os errantes buscam também transmitir essas experiências através de suas narrativas errantes. São relatos daqueles que erraram sem objetivo preciso, mas com uma intenção clara de errar e de compartilhar essas experiências” (JACQUES, 2012, p.23).

Com base nos movimentos estéticos, o grupo denominado Stalker experimenta a cidade do ponto de vista da errância, percorrendo lugares ditos residuais, espaços que escapam das lógicas de controle. Um território de fluxos que pode superar a separação entre espaço nômade e sedentário, a cidade nômade vive dentro da sedentária, apropriando-se dos seus resíduos e oferecendo em troca sua presença para ser percorrida e habitada (CARERI, 2013, p.31).

Tais espaços não estão somente à espera de serem preenchidos com coisas, mas podem também ser preenchidos com interpretações. Como as antigas fábricas percorridas durante experiências anteriores, que despertaram interação, gerando intervenções nesses espaços. Estes não necessariamente precisam ser modificados, mas reconhecidos como parte de uma cidade que apresenta dinâmicas e estruturas singulares, contribuindo para processos de subjetivação.

No contexto brasileiro, as ruas abrigam uma diversidade de grupos sociais, expressões culturais e movimentos sociais. No entanto, historicamente, a elite econômica sempre enxergou essas ocupações como ameaças. Influenciados por um ideal estrangeiro, trabalharam para reprimi-las, consolidando a cultura do medo em torno das ruas, tendo tudo o que acontece nelas como perigoso e imoral.

Dessa maneira, a atividade lúdica pode ser um ato transformador, capaz de quebrar tais paradigmas. Liberta-se das amarras sociais e contribui para um reconhecimento e uma conexão com a cidade, sendo utilizada como instrumento para novas formas de ver, de sentir e de narrar a cidade.

“Essa interação estimula nossa capacidade criativa, possibilitando constantes reinterpretções e reinvenções da paisagem urbana. Assim, esses elementos se entrelaçam, proporcionando uma experiência integrada e participativa na vida da cidade” (ROCHA, SANTOS, 2024, p.215).

Ao jogar com as intervenções, indetificou-se usos que não havia percebido antes, similares à interação atual: coletar, como o Chico recicláveis, e colar, como os lambe-lambes informativos do cachorro-quente e do gato desaparecido. Esse tipo de

jogo vai além da diversão e pode evidenciar as forças presentes na cidade.

Anteriormente, eu sentiu-se medo de estar no espaço. No entanto, ao propor coletar objetos através de um jogo, foi possível contornar essa aflição, interagindo com o ambiente. Como Solnit descreve: “(...) fiquei contente por estar preparada, mas não alarmada” (SOLNIT, 2016, p. 290). Nesse sentido, compreende-se que é impossível desvincular o medo do corpo-mulher, mas é possível, por meio do jogo, aproximar-se da cidade, experienciar e reconhecer esses espaços, mantendo-se preparada em vez de alarmada.

NOTAS DE VERSO

A caminhada foi transposta para a linguagem visual através de processos subjetivos da caminhante-pesquisadora-cartógrafa, afastando-se das representações convencionais de mapas urbanísticos. O processo de transferência começa com o traçado do percurso, ao qual são acrescentadas fotografias da experiência. Por se tratar de uma caminhada em grupo, houve a rememoração do passado, o estímulo ao imaginário criativo e a ocupação dos espaços de forma singular.

A escolha do uso de fotografias em preto e branco evidencia detalhes que passam despercebidos quando há cores. Pelas imagens, é possível compreender as diferentes posturas para colar as intervenções e para vivenciar a experiência. O texto justaposto, narrado por Eduardo Kebbe, relata a condição da vida em São Carlos a partir dos apitos das antigas fábricas que ali funcionavam.

A cor selecionada para esse percurso é um tom de verde, remetendo à vegetação presente em toda a experiência, que tomava forma dentro da antiga fábrica de lápis, preenchendo fissuras nas paredes, brotando entre pisos quebrados e ao longo do percurso nos trilhos ferroviários até o fim da caminhada.

Figura 42 - Notas de verso do percurso 11.
Fonte: Elaborado pela autora. 2024.



Figura 43 - Fotografias do percurso 11.
Fonte: Acervo pessoal. 2023.

Figura 44 - Fotografias do percurso 11.
Fonte: Acervo pessoal. 2023.



**CAMINHAR É
ENCONTRAR
A CIDADE**

Territorializar, desterritorializar e reterritorializar.

NINHO, SEGURANÇA, ACONCHEGO, PROTEÇÃO

MODOS DE VIDA

DOMÍNIO DO TER

ESPAÇO SUBJETIVO AFETADO POR SIGNOS

ABANDONO DO NINHO

MOVIMENTO

RITORNELO

AVENTURA

POSSIBILIDADES

RETORNO AO NINHO

UM NOVO SABER

TUDO MUDOU

IRRECONHECÍVEL

Resgatando o conceito de rizoma (Deleuze; Guattari, 1997), uma forma aberta de assimilação do pensamento sobre o mundo que tem como princípios a conexão e a composição. “Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, interser, intermezzo. A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança. A árvore é o verbo ser, mas o rizoma tem como tecido a conjunção e...e...e...” (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p.15).

No “entre” emergem os processos de subjetivação. Compreende-se os modos de subjetivação como processos fundamentais da condição singular ou coletiva na vivência urbana e no entendimento da cidade como um espaço onde se estabelecem relações e situações (GUATTARI; ROLNIK, 2006, p.25). A imagem de uma espiral se forma, retornando ao mesmo ponto, embora esse ponto nunca seja exatamente o mesmo de antes. A repetição está ligada ao conceito de ritornelo: “(...) O papel do ritornelo é territorial, é um agenciamento territorial – de um território existencial (uma forma de existir e produzir subjetividade)” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p.193).

Deleuze e Guattari introduzem o conceito de ritornelo com uma origem musical, mas o expandem para uma variedade de contextos. Esse conceito é constituído pela tríade de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, aspectos que se manifestam simultaneamente. Para compreendê-lo, é imprescindível discutir a repetição: territorialização é um modo de vida, um espaço subjetivo, podendo ser comparada a um ninho. O território anseia pela desterritorialização, pois “o território só vale em relação a um movimento através do qual se sai dele” (DELEUZE; PARNET, 1998, p.4).

Esse movimento envolve distanciamento e abandono do que é conhecido (o ninho), em busca da aventura. Quando se caminha, por exemplo, abre-se para encontrar alguém, chamar por alguém, lança-se ao encontro de outras forças e arrisca-se a improvisação. Entre o pensar e o narrar a experiência, há um intervalo, um entre, uma produção contínua e inventiva capaz de romper com o que foi dado ou pré-estabelecido, com o medo de ir até a fábrica de lápis considerada obsoleta e perigosa pela perspectiva hegemônica.

Distanciando-se do ninho e indo ao encontro da desterritorialização, aproxima-se do pensamento nômade, perpetuado enquanto ciência menor, atento à complexidade do “entre” as coisas. Durante a experiência, a antiga fábrica não é vista como um espaço vazio a ser preenchido, mas como um lugar habitado por pessoas que vivem, se expressam, jogam airsoft, pelos animais que ali habitam, pela moradora do bairro que dedica seus domingos ao cuidado do local, pelas histórias das enchentes, pelo muro que caiu, entre muitas outras coisas.

Ao deslocar o conceito de desterritorialização para a caminhografia urbana, Eduardo Rocha (2023) afirma que o caminhógrafo se desterritorializa ao romper com os padrões convencionais de movimento e mapeamento. Assim, explorando novas maneiras de experienciar e representar o espaço, transcendendo fronteiras pré-estabelecidas e criando novos significados para os lugares (ROCHA, 2023, p.134).

Para Pasqualino Magnavita (2022), são nas linhas de desterritorialização ou de fuga que se alcança a potência da criatividade (MAGNAVITA, 2022, p.304). Ao atravessarmos um território desconhecido, como o da antiga fábrica de lápis, realizamos um ato criativo, constituindo um devir outro.

Entender a cidade como vetor de desterritorialização é acolher sua efemeridade. Um território não se fecha em si mesmo: “(...) não há território sem um vetor de saída do território, e não há saída do território, ou seja, desterritorialização, sem ao mesmo tempo, um esforço para se reterritorializar em outra parte” (DELEUZE; PARNET, 1998, p.4). Esse movimento se relaciona ao errante (JACQUES, 2008), que ao perder-se, acaba se desterritorializando para posteriormente se reterritorializar.

Em grupo mudou o jogo inicialmente estabelecido. Além de colar lambes, buscou-se os endereços pixados no entorno da chaminé, ouviu-se um músico que tinha seu nome gravado na lataria do trem, coletou-se objetos, escreveu-se com reboco no peitoril e conversou-se sobre áreas de conhecimentos próprias de cada integrante. O caminhante biólogo foi responsável por comentar sobre espécies de vegetação encontradas no caminho enfatizou, o efeito contágio (KASTRUP, 2023, on-line).

Além da indentificação das coisas objetivamente e funcionalmente, a potência do desvio, das linhas soltas que escaparam do modo de apreensão objetiva, expressou-

se em forças transversais ao habitar o espaço em grupo. Quando se caminha em grupo a performance se torna notável, e a intervenção é facilmente percebida pela cidade. Em grupo, a atenção é menos solicitada, e há um acontecimento gerado pelo próprio grupo que modifica a experiência (ROCHA; SANTOS, 2023, on-line).

Ao voltar para casa (o ninho), nunca se retorna ao mesmo território, nem se encontra o mesmo “eu” que saiu. Afinal, “o grande ritornelo se eleva à medida que nos afastamos da casa, mesmo se é para retornar a ela, já que ninguém mais nos reconhecerá quando retornarmos” (Deleuze; Guattari, 2010, p.246). A forma como se enxerga, se reconhece e se interage com a cidade torna-se outra.

ENXERGAR NAS PONTAS SOLTAS UM PRINCÍPIO PARA NOVOS ENTRELAÇAMENTOS

Considerando o território como um lugar onde as linhas se articulam, buscou-se uma amplitude de estratos para um maior entendimento do cotidiano urbano. Dessa forma, foram analisadas desde os diferentes modos de habitar os espaços até os estratos mais cristalizados da cidade. A partir de um levantamento bibliográfico, apreendeu-se a história do desenvolvimento urbano de São Carlos. Além disso, através de fotografias, foi possível observar as variações nas configurações das linhas, através da flexibilização, a soma de camadas do passado que permitiram um reconhecimento do presente.

Algumas leituras atribuem irrelevância às linhas férreas, enxergando-as apenas como locais de mercadoria. O caso de São Carlos não difere dessa perspectiva, uma vez que os trilhos são considerados ativos apenas para o carregamento comercial, enquanto os equipamentos em processo de abandono são frequentemente invisibilizados. Há esforços da Fundação Pró-Memória de São Carlos para preservar todo o acervo histórico da cidade, armazenado no segundo pavimento da Estação Ferroviária.

No entanto, esses locais tidos como “abandonados” acolhem práticas e corpos marginalizados pela cidade formal. Ao atribuir uma nova perspectiva a esses espaços, pode-se reconhecer sua importância e potencial dentro do contexto urbano. Distanciou-se das metodologias de urbanismo mais convencionais, especialmente no que diz respeito ao planejamento urbano, no qual são predominantemente uma perspectiva de macroescala.

A caminhada se mostrou um modo potente de deslocamento, tanto físico quanto mental, além de promover uma aproximação com a cidade. Ao reduzir a velocidade, observar com atenção, tocar a terra, cheirar as flores, conversar sem pressa e explorar outros estados que o corpo pode alcançar, foram constituídos novos modos de habitar e narrar a cidade contemporânea. Como referências, foram explorados movimentos artísticos e teóricos que delineiam a história do caminhar. Embora esses movimentos funcionem como base metodológica, ainda compõem uma narrativa que tende a silenciar a contribuição das mulheres no caminhar. No avanço das discussões, reconheceu-se que esse embasamento não abrange as questões específicas do caminhar feminino, deixando uma ponta solta para novos e futuros entrelaçamentos.

Somou-se ao caminhar, a cartografia como método, fornecendo ferramentas para acompanhar os acontecimentos da cidade durante as experiências realizadas. Ao contrário de impor ou se deixar determinar por linhas rígidas de um desenvolvimento urbano pautado em um ponto de vista totalizante, a cartografia desenvolvida nesta

pesquisa buscou inverter a escala de estudo. Embasada pela filosofia da diferença, partiu-se da microescala para construir um outro tipo de mapa: um mapa aberto, constituído por linhas em movimento e variações de configurações. Tais linhas reconhecem o cotidiano e a experiência de estar e habitar a cidade. Portanto, visou explorar a cartografia rizomática como método de pesquisa. Juntamente, o caminhar emergiu como procedimento metodológico que adentra o espaço habitado.

Caminhou-se doze vezes no leito férreo de São Carlos, registrando de diferentes modos, a cada caminhada. Durante as primeiras, foram tiradas apenas fotografias. O território foi atravessado rapidamente, carregando um medo pertencente ao comum social que afastou daquilo que pode ser reconhecido sendo socialmente imposto em nossos corpos. Com o tempo, a captura de vídeo foi acrescentada. As primeiras caminhadas foram todas em dupla, mas, gradualmente, os passos se acalmaram e as conversas assumiram seu lugar. Nesse intervalo, os pensamentos adotaram um ritmo mais lento.

Na sétima caminhada, após cruzar todo o território urbano ao longo da linha férrea, percorrendo aproximadamente quarenta quilômetros, definiu-se o recorte para o trabalho: o entorno da Estação Ferroviária. Decidiu-se aprofundar as experiências próximo ao patrimônio ferroviário. O medo se diluiu, e a caminhada solitária ocorreu no oitavo percurso, onde surgiram reflexões poéticas do espaço. A captura em vídeo revelou o movimento dos fluxos apreendidos na cidade. Ainda havia medo, mas assumiu-se a posição de observadora. Nessa perspectiva, quanto mais trocava os passos, em articulação com o conceito do caminhar solitário, mais se compreendeu que a solidão era apenas um estado inicial do corpo. A interação com o mundo nos transforma; no retorno para casa, já não era mais a mesma pessoa.

Enquanto caminhava, houve a participação de uma caminhada em grupo na disciplina de pós-graduação¹ ministrada pelo Professor Helio Hirao. Caminhar em grupo na disciplina adicionou camadas de registros que permitiram avançar e experimentar outras perspectivas. Foram realizadas coletas de objetos², atribuindo ao corpo, o registro de toques, sons da ambiência e cheiros que destacaram memórias pessoais passadas. Nessa nona experiência, os encontros com a cidade, as pessoas, o vento, o sol e os Outros ficaram mais evidentes, aproximando-se ainda mais do sentimento de pertencer ao espaço. O conceito analítico relaciona o ritmo à velocidade que, quando reduzida, evidencia acontecimentos que em um tempo rápido passam despercebidos. A lentidão trata do impacto que a experiência pode ter no corpo de quem a pratica. Houve uma ruptura na maneira de perceber o caminhar, e através dessa

1 HIRAO, H.; TAROCCHI, C. S.; FRASCARELI, M. B. (2024). Walking and expressing the city collectively, a teaching-learning experience in the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism. *Revista Nacional De Gerenciamento De Cidades*, 12(85). <https://doi.org/10.17271/23188472128520245025>.

2 Gesto emprestado da amiga e pesquisadora Carolina da Silva Tarocchi.

ruptura, novas subjetividades emergiram, transformando-se e sendo transformadas pelo encontro com o Outro e com o mundo ao redor.

Na décima caminhada, sentiu-se o perigo e o medo de estar em um corpo feminino de forma mais intensa. Entendeu-se que poderia continuar apesar do medo e que essa escolha proporcionaria outros tipos de encontros e afetos. Nos verbos das práticas cotidianas, viu-se ações que aconteciam nos trilhos, comportamentos e pessoas negligenciadas pela ideia comum de medo, vazio ou função comercial associada aos trilhos. Encontrou-se um pássaro de estimação falante, obteve-se contato com invenções próprias dos moradores das margens dos trilhos, observou-se o cuidado com o terreno que divide as casas dos trilhos, avisos sobre hortas, descarte de lixo, jardins, travessias e bloqueios com estruturas de molas de colchão, sendo reconhecida pelos moradores, que acenaram com a cabeça e sorriram.

Ainda nessa experiência, utilizando objetos, texturas, registros audiovisuais e um caderno de bordo, debruçou-se sobre uma mesa e espalhou-se tudo o que tinha. Passou-se duas semanas refletindo sobre as relações. Pensou-se nos verbos de forma geral em cada acontecimento do percurso: sentir, narrar, inventar, encontrar, expressar, coletivizar, colecionar, memorizar e registrar. Também pensou-se em agrupamentos de letras: verbos que começam com C, como caminhar, conversar, cheirar, carregar, colidir, contemplar, criar, colher e colecionar.

Na décima primeira experiência, foi-se para o campo acompanhada pelo companheiro e pelos verbos pensados durante as semanas anteriores, impressos em frases de apologia à caminhada. O jogo com a cidade, seguido da intervenção, causou euforia e uma maior aproximação com o local. O jogo vai além da diversão e pode evidenciar as forças presentes na cidade. Identificou-se lambe-lambes como os nossos, que sempre estiveram ali, mas não eram percebidos. Pessoas comunicavam seu comércio por pequenos avisos nos postes, procuravam animais de estimação e ofereciam serviços de coleta. Percebeu-se que o dia e o horário em que se caminha modificam a experiência, destacando a importância de voltar aos trilhos em diversos horários. Observou-se usos e serviços que pela manhã e nos dias da semana não existiam. Lugares de encontros, lugares onde a vida cotidiana acontece.

Por fim, na décima segunda experiência, durante o processo de construção da sensibilidade e subjetivação, alcançou-se a formação de um grupo, um acontecimento à parte. Explorou-se a antiga fábrica, o que só foi possível por estar em grupo. Encontrou-se forças que ocupavam aquele espaço, e comunicavam em grafites, em munição de airsoft, em cuidados com os gatos, e em vestígios de habitação. No grupo, somaram-se diversas perspectivas; conversou-se sobre áreas específicas de cada integrante e aprendeu-se sobre vegetação com o biólogo. O jogo de intervir, inicialmente proposto, foi transformado de maneiras inimagináveis. Acolher as rupturas, dobras e desvios

permitiu uma nova visão sobre o modo de caminhar e a modalidade em grupo. Durante todo o trabalho, foi-se constantemente exposta a mudanças de rumo e de certezas, o que modificou o retorno ao ninho, transformando-se.

A articulação das experiências e o avanço dos conceitos discutidos na parte teórica do trabalho permitiram aprofundar o processo de subjetivação. Revisitar os registros foi resgatar o que realmente ficou gravado no corpo em cada caminhada. O deslocamento pode ser tanto físico quanto mental. Mover-se sobre o chão é uma prática vital que permite a conexão com o mundo e consigo mesma. Deslocar-se por territórios reais e imaginários é experimentar, desmanchar, desemaranhar, descobrir, transpor, bordar e explorar. Cada passo produz ressonâncias, preenchendo a mente com estímulos que constituem um material fértil para a elaboração e a existência.

O uso de registros audiovisuais, do gps, do caderno de bordo e de coletas direciona acontecimentos que a linguagem escrita e as imagens estáticas ou em movimento são capazes de comunicar. Esses instrumentos aguçam a memória para análises posteriores, ajudando a compor os processos subjetivos vivenciados ao longo do trabalho. Por fim, os mapeamentos e as colagens expressam e organizam geograficamente o emaranhado de linhas que compõem a cidade, permitindo uma conexão entre a prática do espaço e a discussão em questão.

Reconhecer as lacunas é acolher que o processo de aprendizagem está vinculado a movimentos de desterritorialização e reterritorialização. Distanciar-se do que é familiar é abraçar o amadurecimento que surge no aqui e agora, mas que percorreu o ontem, com a certeza de que amanhã já não será o mesmo. Ter os afetos como categoria de análise nos estudos urbanos, que atravessam todas as explorações, permite examinar o conjunto heterogêneo de forças que compõem a cidade. Além disso, proporciona o resgate da capacidade de mobilizar encontros que aumentam nossa potência de agir.

A ruptura carrega consigo o princípio das novas conexões. Compreender essa potência no trabalho destacou que as experiências sensíveis e a produção de subjetividade se constituem durante a experiência por meio de linhas de fuga. Essas linhas de fuga enfatizam sua natureza flexível e adaptativa, variando conforme o caminhante/praticante, o contexto específico em que se caminha, e os modos de pensamento que emergem através da prática.

Os processos subjetivos foram compostos por individualidades, coletividades e subjetividades, uma vez que as forças que compõem o espaço influenciam o pensamento do praticante. Este processo foi enriquecido pelas aulas do Professor Hélio, pelos comentários pertinentes da banca durante a qualificação, pelo convívio com amigos durante os trajetos de caminhada, pelas expedições com grupos de outras áreas de conhecimento, pelo gesto de coleta de uma amiga, pelas conversas

demoradas com o guardador de carros, pela escuta atenta da mulher que lavava a fábrica abandonada, pelo toque na terra, entre muitas outras ações realizadas neste período.

O trabalho resultou em um (re)conhecimento urbano capaz de articular uma leitura do espaço, na busca pela identificação e reconhecimento de lugares à margem dos trilhos da ferrovia são-carlense. O caminhar, sendo uma atividade cotidiana muitas vezes banal, desenvolve a corporificação ao possibilitar desidentificar-se dos hábitos executados sem atenção cuidadosa, abrindo espaço para uma experiência encarnada. Cartografar é conectar afetos que atravessam quem transita pelo espaço, educando o ouvido, os olhos e o nariz para habitar o território de forma corporificada. O cartógrafo-pesquisador cria corpo junto com a pesquisa, buscando expandir-se além de sua funcionalidade orgânica e biológica.

Trata-se de um mapeamento aberto de experiências vivenciadas pela cartógrafa-pesquisadora-arquiteta, reconhecendo que há forças que não se limitam ao mapa. Durante os percursos, buscou-se uma aproximação efetiva com os lugares percorridos, integrando a bibliografia como embasamento teórico e acolhendo as práticas do cotidiano. A pesquisa pode avançar ainda mais ao realizar metodologias e caminhadas em grupos heterogêneos e com moradores das margens dos trilhos ferroviários. Um mapeamento coletivo pode evidenciar as potências e os habitantes que ocupam toda a extensão dos trilhos, desmitificando olhares que definem o local como abandonado, obsoleto, vazio, ativo comercialmente ou à espera de um novo plano.

REFERÊNCIAS

ALMANACH-ALBUM DE SÃO CARLOS: 1916-1917. São Paulo: São Carlos, SP: Imprensa Oficial, EdUFSCar, 2007.

AUGUSTO, J. Almanach de 1894. Typografia de O Popular. 158pp.

BARBOSA, E. M, RAMON. Afeto. In: Laboratório Urbano: Pequeno Léxico teórico-metodológico.

BELTRAME, T.S; FORNECK, V.; FRASSON, C.S. O corpo-mulher que caminha: caminhografia na cidade de Pelotas. Pixo Revista de Arquitetura Cidade e Contemporaneidade, v.3, n.11, 2019.

BORTOLETO, E. E. Do café a industrialização do campo: o caso do município de São Carlos, em São Paulo. 1985. Tese de Doutorado.

BORTOLUCCI, M. A. Moradias urbanas construídas em São Carlos no período cafeeiro. São Paulo: FAU-USP. (Tese de Doutorado). 1991.

BRITTO, F. D. A ideia de Corpografia Urbana como pista de análise. Redobra, Salvador, EDUFBA, n. 12, 2013.

BRITTO, F. D.; JACQUES, P.B. Corpo e cidade: coimplicações em processo. Revista da Universidade Federal de Minas Gerais, v. 19, n. 1 e 2, p. 142-155, 2012.

CAMARGO, J. F. (Org.) Almanach Annuario de S. Carlos. São Carlos. 1928.

CARERI, F. Walkscapes: o caminhar como prática estética. 1. ed. São Paulo: Editora G.Gilli, 2013.

CARERI, F. Transurbância+ Walkscapes ten years later. apud Redobra. Tradução de Federico Bonaldo, n. 11, p. 235-247, 2013.

CARERI, F. Walkscapes: o caminhar como prática estética. Tradução de Frederico Bonaldo. São Paulo: G. Gilli, 2013.

CARERI, F.; CHAPARIM, M. A. S.; CAON, P. M. Entrevista com Francesco Careri. A Internacional Situacionista e as derivas contemporâneas. Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online), v. 20, p. 255-278, 2022.

CARERI, F.; JACQUES, P. B. Entrevista. In: Revista Redobra, n. 11, ano 4, 2013.

Castro, Franklin. Almanach-Album de São Carlos – 1916/1917. Typographia Aldina.250 pp.

DATRINO, R. M. São Carlos nos jornais: representações e cotidiano 1889-1901. 2005.

DEBORD, G. A sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELEUZE, G. Espinosa e o problema da expressão. São Paulo: Editora, v.34, 432p. 2017.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. Introdução: rizoma. Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, v. 1, p. 11-37, 1995.

DELEUZE, G., GUATTARI, F.; Mil platôs - Capitalismo e Esquizofrenia, vol. 4. Tradução de Suely Rolnik. - São Paulo: ed. 54, 1997 176 p. (Coleção TRANS).

DELEUZE, G.; PARNET, C. Diálogos. Trad. de Eloísa Araújo Ribeiro. São Paulo: Escuta, 1998.

DERDYK, E. O caminhante como ativador de descolamento de sentidos. International Encounters/ Conference Prespes, Grécia. Julho, 2019.

DEVESCOVI, Regina. C. B.. O Processo de Produção do Espaço Urbano e da Segregação Sócio-Espacial: um estudo sobre a cidade de São Carlos. 1985. Tese de Doutorado.

DEVESCOVI, Regina. C. B.. Urbanização e acumulação: um estudo sobre a cidade de São Carlos. São Carlos: Arquivo de História Contemporânea, 1987. 257 p.

DO RIO, J. A alma encantadora das ruas. 1908.

DOZENA, A. São Carlos e seu desenvolvimento: contradições urbanas de um pólo tecnológico. Anna-blume, 2008.

ELKIN, L. Flâneuse: mulheres que caminham pela cidade em Paris, Nova York, Tóquio, Veneza e Londres. Tradução Denise Bottmann. São Paulo: Fósforo, 2022.

FEITOSA, J. P. Desenvolvimento industrial e urbanização em são carlos/sp: décadas de 1930 a 1960. Anais do evento em comemoração aos 20 anos do programa de pós-graduação em geografia (ig-unicamp), v. 1, n. 1, p. 227-236, 2022.

FEITOSA, J. P. Industrialização e Urbanização em São Carlos nas décadas de 1930 a 1960. Dissertação (Dissertação-Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Arquitetura, Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2015.

FRASCARELI, M. B.; FIORIN, E. O caminhar como modalidade de pesquisa: três percursos de Francesco Careri em São Paulo-SP.

FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS. Fogo e vapor: aspectos da história de São Carlos. Organizador por Leila Maria Massarão. 2017.

GORDINHO, M. C. Casa de Pinhal. São Paulo. 1985. 184 p.

GUATTARI, F. ROLNIK, S. Micropolítica: cartografias do desejo. Petrópolis. Editora Vozes. 1996.

GUATTARI, F. Caosmose: um novo paradigma estético/Tradução de Ana Lúcida de Oliveira e Lúcia Claudia Leitão. São Paulo: Editora 34, 1992. 208 p.

HIRAO, H.; TAROCCHI, C. S.; FRASCARELI, M. B. (2024). Walking and expressing the city collectively, a teaching-learning experience in the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism. Revista Nacional De Gerenciamento De Cidades, 12(85). <https://doi.org/10.17271/23188472128520245025>.

HYPOLITO, B. B. Afectar. In: Verbolário da caminhografia urbana. ROCHA, E.; SANTOS, T.B. (orgs.) - Pelotas. RS: Editora Caseira, 2024.

JACQUES, P. B. Apologia da deriva. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2003.

JACQUES, P. B. Breve histórico da Internacional Situacionista–IS. Arquitectos, São Paulo, v. 3, 2003.

JACQUES, P. B. Elogio aos errantes. Breve histórico das errâncias urbanas. Arquitectos, São Paulo, ano 05, n. 053.04, Vitruvius, out. 2004 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/05.053/536>>.

JACQUES, P. B. Elogio aos errantes. SciELO-EDUFBA, 2012.

JACQUES, P. B. Corpografias urbanas. Arquitectos, São Paulo, ano, v. 8, 2008.

JAPIASSÚ, H.; MARCONDES, D. Dicionário básico de. Filosofia. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 2008.

JARDIM, E.; FLÔRES, R. Arquitetura ferroviária a vila ferroviária de são carlos: coloninha fepasa. 3º Fórum Mestre e Conselheiros: Municipalização do Patrimônio e Educação. Belo Horizonte–MG, 2011.

KASTRUP, V. A escrita cartográfica e a dimensão coletiva da experiência. Revista Interinstitucional Artes de Educar, v.9, p.160-175, 2023.

KASTRUP, V.; BARROS, R. B. Movimentos-funções do dispositivo na prática da cartografia. In: PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2020. 207p.

LIMA, R. P. Limites da Legislação e o (des)controle da expansão urbana: São Carlos (1857-1977). São Carlos: EdUSFCar, 2008.

MAGNAVITA, P. Rizoma. In: JACQUES, P.B. (et.al). Laboratório urbano: pequeno léxico teórico metodológico. Salvador. Bahia: Editora Edufba. 2022. 387p.

MAGNAVITA, Pasqualino Romano. Subjetividade, corpo, arte, cidade. Experiências metodológicas para compreensão da complexidade da cidade contemporânea. Salvador: EDUFBA, 2015.

MANO, M. Os Campos de Araraquara: um estudo de história indígena no interior paulista. 2006. (Tese de Doutorado em Ciências Sociais – Antropologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas.

NEVES, A. P. São Carlos do Pinhal no século XIX. Iguape–SP: Gráfica Soset, 1997.

NEVES, A. P. São Carlos na esteira do tempo / texto de Ary Pinto das Neves; ilustrações de Júlio Bruno. São Carlos: EdUFSCar. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.

OLIVEIRA, J. D. Da senzala para onde? Negros e negras na pós abolição em São Carlos – SP (1880-1910). São Carlos: FPMSC, 2018. 276 p.

PARNET, C. O abecedário de Gilles Deleuze. Site Dossiê Deleuze, 2010.

PASSOS, E.; BARROS, R. B. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2020. 207p.

ROCHA, E. Desterritorializar. In: ROCHA, E; SANTOS, T. B. (Orgs). Verbolário da caminhografia urbana. Pelotas. Rio Grande do Sul: Editora Caseira, 2024.

ROCHA, E; SANTOS, T. B. (Orgs). Verbolário da caminhografia urbana. Pelotas. Rio Grande do Sul: Editora Caseira, 2024.

ROCHA, E; SANTOS, T.B.. Como é a caminhografia urbana? Registrar, jogar e criar na cidade. *Arquitextos*, São Paulo, ano 24, n. 281.05, Vitruvius, out. 2023 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/24.281/8923>>.

ROCHA, E.; SANTOS, T. B. Jogar. In: ROCHA, E; SANTOS, T. B. (Orgs). Verbolário da caminhografia urbana. Pelotas. Rio Grande do Sul: Editora Caseira, 2024.

ROCHA, E.; MACHADO, V. Caminhar em Roma: A experiência de inscrever-se no selvático da cidade. *Revista Parellelo 31*, Pelotas, ed. 13. p. 08-25, 2019.

ROLNIK, S; GUATTARI, F. Micropolítica: cartografias do desejo. Buenos Aires: Tinta Limón, 2006.

SANTOS, T. B. Seres lentos e vida urbana: caminhografia pelas ruas de Montevideo, Porto Alegre e Pelotas. 2021. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pelotas.

SOLNIT, R. A história do caminhar. São Paulo: Martins Fontes - Selo Martins, 2016.

SPINOZA, B. Ética. Tradução Tomaz Tadeu, 2. ed.. Editora Autêntica, 2009.

TRUZZI, O. M. S. Café e indústria: São Carlos: 1850-1950. 3. Ed. São Carlos: EdUFSCar; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2007. 203 p.

VISCONTI, J. C. Novas derivas. 2014. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

WOLFF, J. The invisible flâneuse. *Women and the literature of modernity. Theory, culture & society*, v. 2, n. 3, p. 37-46, 1985.

