

ENTRELACAMENTO RURAL e URBANO

O Patrimônio ferroviário de Birigui
e suas potencialidades contemporâneas

Trabalho final de Graduação II
Evelyn Caroline da Silva Câmara

C172e	Camara, Evelyn Caroline da Silva Entrelaçamento rural e urbano : O patrimônio ferroviário de Birigui e suas potencialidades contemporâneas / Evelyn Caroline da Silva Camara. -- Presidente Prudente, 2023 88 p. : il., fotos, mapas Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Hélio Hirao 1. Arquitetura. 2. Patrimônio ferroviário. 3. Birigui. 4. Territorialidade. 5. Dinâmica rural e urbana. I.Título.
-------	---

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp.
Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

ENTRELAÇAMENTO RURAL E URBANO: O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE BIRIGUI E SUAS POTENCIALIDADES CONTEMPORÂNEAS

Prof.^a Dr.^a Kátia Maria Roberto de Oliveira Kodama
Universidade Estadual de São Paulo (UNESP), FCT - Presidente Prudente

Carolina Silva Tarocchi
Universidade Estadual de São Paulo (UNESP), FAAC - Bauru

Prof. Dr. Hélio Hirao
Universidade Estadual de São Paulo (UNESP), FCT - Presidente Prudente

13/12/2023

Resultado: _____

PRESIDENTE PRUDENTE
2023

Evelyn Caroline da Silva Camara

ENTRELACAMENTO RURAL e URBANO

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE BIRIGUI
E SUAS POTENCIALIDADES CONTEMPORÂNEAS

Trabalho Final de Graduação I, apresentado
ao curso de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Estadual Paulista, FCT.

Orientador: Hélio Hirao.

**Presidente Prudente
2023**

DEDICATÓRIA

Às brechas que me permitiram reconhecer o território;
Aos meus pais, Eunice da Silva Camara e José Batista Camara, que apoiaram todo o percurso do meu caminhar;
Aos meus companheiros da turma XVII e as minhas amigas do predinho que permaneceram presentes diariamente nesta aventura;
E ao meu orientador, Prof.Dr. Hélio Hirao, que me auxiliou no processo de me perder para só então me encontrar frente a cidade subjetiva.
E aos que se sentirem à vontade para ler esse pequeno estudo.

AGRADECIMENTOS

Talvez meu caminho tenha sido pavimentado de modo heterogêneo há mais tempo do que eu possa me recordar, caminho este que por vezes era composto por pedaços de pedras e granitos, por vezes composto por terra batida, por vezes composto por alvenaria, por vezes composto por lama, folhas e flores, mas sempre construído por diferentes mãos que me auxiliaram de inúmeras formas a traçar o meu percurso, que, embora irregular, me levou a muitos lugares e a muitas pessoas.

Primeiro agradeço a Deus, que muito foi meu amigo e me ajudou durante toda a jornada, depois, então, agradeço aos meus pais, por todo apoio e conforto que conseguiram me dar para que eu sempre continuasse acreditando na educação e na arte, e como este fator possibilitou que eu pudesse ser aquilo que eu deveria ser, estar onde eu deveria estar e escolher o caminho que, embora já pavimentado, parecia se movimentar para todos os lados me permitindo ir para onde eu deveria ir...

De modo semelhante agradeço aos meus amigos que permaneceram comigo e aliviaram o peso que por vezes caía sobre meus ombros durante os anos de graduação, pelas risadas que sempre me escapavam durante as situações mais inusitadas possíveis, tentarei nunca esquecer destes momentos.

Mas, não menos importante, agradeço ao meu orientador Prof.Dr.Hélio Hirao que me mostrou o olhar outro sobre a cidade e o patrimônio, abraçou minhas ideias e não as rejeitou, me incentivando a sempre cultivar e apreender as experiências que nem sempre são visíveis a olhos desatentos.

Por fim, agradeço aos meus falecidos avós que também pavimentaram este caminho que percorri, com toda certeza a coragem e vontade de explorar e atravessar territórios me foi ensinada por eles.

Não diferentemente, agradeço aos meus pequenos gatinhos, alguns já falecidos e outros ainda neste mundo, por me ensinaram a amar e a ir embora, para poder então, retornar ao meu lar.

E, terminando meus agradecimentos, espero que muitas outras mãos possam me auxiliar a continuar construindo e pavimentando meu pequeno caminho heterogêneo e que nele eu possa me perder e me encontrar quantas vezes for preciso.

Obrigada a todos!

INDICE DE FIGURAS

FIGURA 1.....P. 4

FIGURA 2.....P. 5

FIGURA 3.....P. 5

FIGURA 4P. 6

FIGURA 5P. 7

FIGURA 6P. 8

FIGURA 7P. 10

FIGURA 8P. 11

FIGURA 9P. 12

FIGURA 10P. 13

e 14

FIGURA 11.....P. 16

FIGURA 12P. 17

FIGURA 13P. 19

FIGURA 14P. 20

FIGURA 15P. 22

e 23

FIGURA 16P. 24

e 25

FIGURA 17P. 28

FIGURA 18P. 29

FIGURA 19P. 30

FIGURA 20P. 31

FIGURA 21P. 31

FIGURA 22P. 33

FIGURA 23P. 34

FIGURA 24P. 38

FIGURA 25P. 38

FIGURA 26P. 46

FIGURA 27P. 47

FIGURA 28P. 50

FIGURA 29P. 57

FIGURA 30P. 59

INDICE DE FIGURAS

FIGURA 31.....P. 60

FIGURA 32.....P. 61

FIGURA 33.....P. 62

FIGURA 34P. 63

FIGURA 35P. 64

FIGURA 36P. 65

FIGURA 37P. 67

FIGURA 38P. 68

FIGURA 39P. 69

FIGURA 40P. 70

FIGURA 41.....P. 71

SUMÁRIO

RESUMO	P. 3	AS MICROTERRITORIALIDADES E SUA RELAÇÃO COM AS APROPRIAÇÕES RURAIS E URBANAS NA CONTEMPORANEIDADE...P.53
O PERCURSO DE DESMONTE E MONTE DA LINHA FÉRREA..P. 4		
1.1. INTRODUÇÃO	P. 4	5.1. MICROTERRITORIALIDADE: AS DESTERRITORIALIZAÇÕES TRANSBORDANTES NA ESPLANADA FERROVIÁRIA.....P.53
1.2. ENTRE PASSADO E PRESENTE	P. 6	5.2. A INTERVENÇÃO COMO SUPORTE PARA AS POTENCIALIDADES EXISTENTES NO ESPAÇO.....P.55
1.3. A TESSITURA DA CONTEMPORANEIDADE	P. 15	
1.4. A ESPLANADA E A TERRITORIALIDADE	P. 21	
DERIVAR ENTRE AS BRECHAS URBANAS.....P. 26		
2.1. O CAMINHAR COMO MEIO DE APREENSÃO.....P. 26		DETALHAMENTOS.....P. 74
2.2. A PAISAGEM E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.....P. 35		REFERÊNCIAS
2.3. AUSÊNCIA, MEMÓRIA E O AFETAR NO TERRITÓRIO.....P. 39		P. 80
2.4. ENTREVISTA E DIÁLOGOS.....P. 40		
ENTRELAÇAMENTO DE TESSITURAS DO PATRIMÔNIO.....P. 48		
3.1. A POTENCIALIDADE E MULTIPLICIDADE HETEROGÊNEA	P. 48	
3.2. CARTOGRAFIAR ENTRE MEIOS	P. 49	
3.3. O ENCANTAMENTO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO.....P. 51		
PROCESSOS E RECONHECIMENTOS FUTUROS.....P. 52		
4.1. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO TFG I.....P. 52		



RESUMO

O estudo corresponde a identificação do patrimônio ferroviário de Birigui-SP construído no início da década de 1970, e como este se comporta no contexto urbano contemporâneo. Por conseguinte, o bem patrimonial compõem-se de processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, de mesmo modo que esses processos contêm agenciamentos e multiplicidades que ampliam a potencialidade do local, em que, a partir da metodologia da experimentação espacial e da prática do caminhar como intervenção foi possível reconhecer as espacialidades e práticas contemporâneas contidas no território. Partindo disso, o conjunto arquitetônico ferroviário foi apreendido por meio do método da deriva e da cartografia, constando com o objetivo de mapear as forças e afetos, as contradições e as relações entre indivíduo e espaço, reforçando a presença constante de dinâmicas rurais e urbanas que movimentam o patrimônio e o modificam cotidianamente. Não obstante, a identificação das potencialidades advém da interação entre os corpos heterogêneos e a reterritorialização do espaço patrimonial, portanto, através da interatividade contida na espacialidade observou-se o ativar dos atravessamentos e transbordamentos de afetos, no qual, ao serem identificados, potencializam a valorização da presença do patrimônio ferroviário na estrutura urbana contemporânea da cidade de Birigui.

Palavras-Chave: Patrimônio, reterritorialização, agenciamento, deriva, cartografia, rural, urbano.

ABSTRACT

The study corresponds to the identification of the railway heritage of Birigui-SP built in the early 1970s, and how it behaves in the contemporary urban context. Therefore, heritage assets are made up of processes of territorialization, deterritorialization and reterritorialization, in the same way that these processes contain agencies and multiplicities that expand the potential of the place, in which, based on the methodology of spatial experimentation and the practice of walking as an intervention it was possible to recognize the contemporary spatialities and practices contained in the territory. Based on this, the railway architectural ensemble was apprehended through the method of drift and cartography, with the aim of mapping the forces and affections, contradictions and relationships between individual and space, reinforcing the constant presence of rural and urban dynamics that they move assets and modify them on a daily basis. However, the identification of potentialities comes from the interaction between heterogeneous bodies and the re-territorialization of heritage space, therefore, through the interactivity contained in spatiality, the activation of crossings and overflows of affections was observed, in which, when identified, they enhance the appreciation of the presence of railway heritage in the contemporary urban structure of the city of Birigui.

Keywords: Heritage, reterritorialization, agency, drift, cartography, rural, urban.

ENTRELACAMENTO RURAL e URBANO

O patrimônio ferroviário de Birigui
e suas potencialidades contemporâneas

EVELYN CAROLINE DA SILVA CAMARA

Trabalho final de graduação I - ARQUITETURA E URBANISMO

O PERCURSO DE DESMONTE E MONTE DA LINHA FÉRREA

1.1. INTRODUÇÃO

O estudo proposto tem por base o projeto de iniciação científica sobre o patrimônio ferroviário de Birigui - SP, localizado a noroeste do Estado de São Paulo (Figura 1), no qual foi realizado durante o sexto e sétimo período do curso de Arquitetura e Urbanismo com orientação do Professor Dr. Hélio Hirao. Nesta pesquisa foram levantados dados de contextualização histórica e geográfica, além de utilizar as metodologias de deriva (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) e cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) que visam o reconhecimento do método processual a partir de experimentações espaciais.

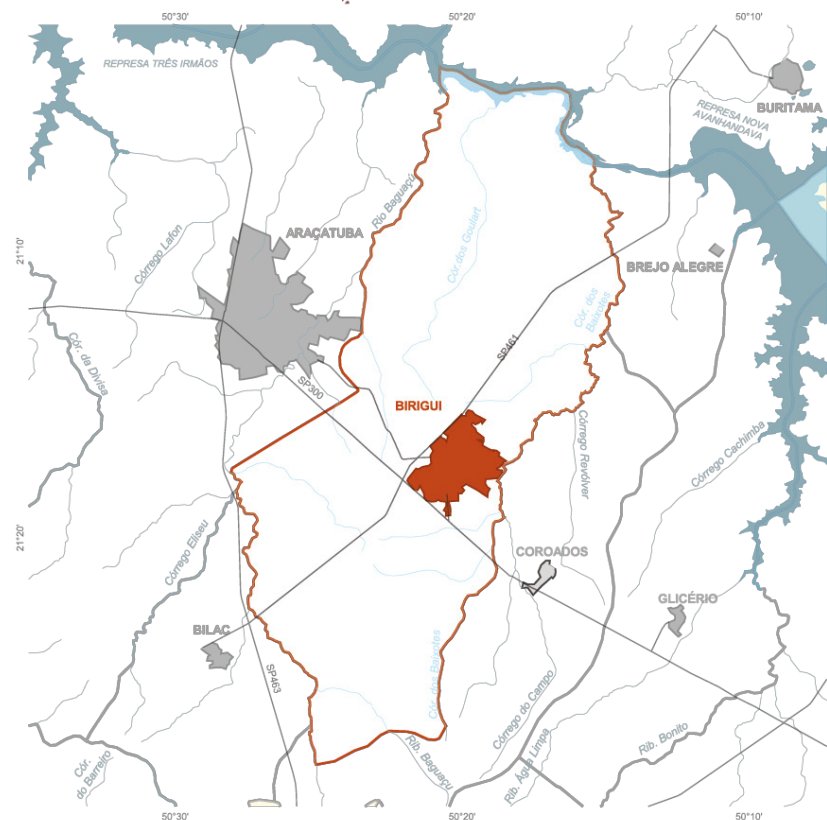


Figura 1: Localização do Município de Birigui-SP. Fonte: Prefeitura Municipal de Birigui. Modificado pela autora, 2023.

A partir disso, deu-se continuação ao estudo, com ênfase em aprofundar as identificações durante os processos de apreensão do território patrimonial, em função de reconhecer a tessitura de agenciamentos presentes na esplanada ferroviária e como estes fatores se uniam aos corpos heterogêneos e as dinâmicas rurais e urbanas que atravessam o local.

Contudo, durante a iniciação científica, foram realizadas derivas e cartografias que ajudaram no processo de identificação para o Trabalho Final de Graduação I. Sendo que, as figuras 2, 3 e 4, foram baseadas nas apreensões observadas e reconhecidas do patrimônio.

Assim, a Figura 2 corresponde a uma das primeiras cartografias produzidas, no qual os entrelaçamentos em tons de azul simbolizam os elos e os agenciamentos reconhecidos que atravessam os edifícios e os indivíduos que pertencem e se apropriam do espaço.

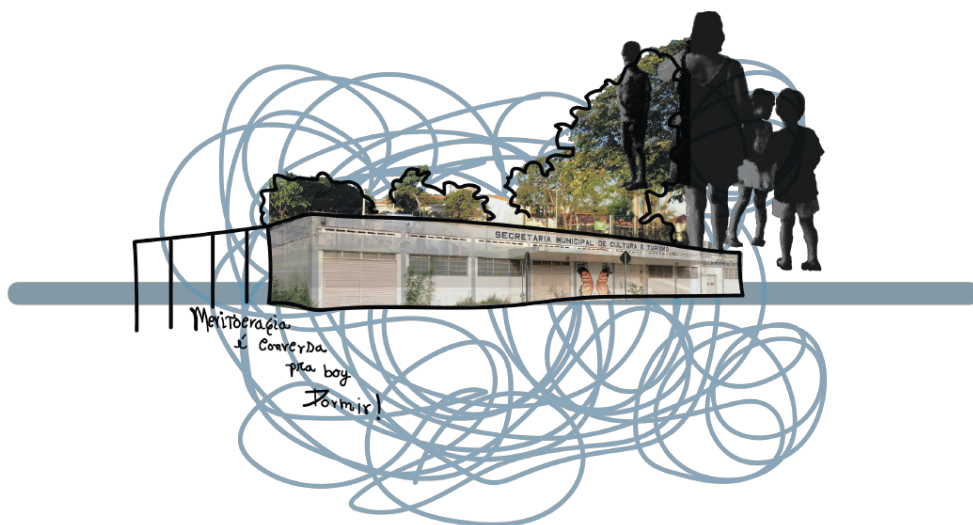


Figura 2: Cartografia de forças e afetos do patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2022.

Enquanto a Figura 3, expressa a temporalidade e a memória que estão contidas no imaginário coletivo que recai entre a espacialidade e as estruturas do patrimônio. Partindo disso, foi realizado um recorte de fotografias reconhecendo as mudanças físicas e territoriais da paisagem e do patrimônio, de modo que, identificam-se alterações dos afetos e elos de acordo com os sujeitos que utilizam a esplanada ferroviária ou habitam os seus entornos, bem como são vistos os traços em tons amarelos que identificam as diferentes práticas e dinâmicas que atravessam o território.



Figura 3: Cartografia do tempo e da memória do Patrimônio Ferroviário. Fonte: autora, 2022.

E, como contribuição final da iniciação científica, a Figura 4 foi realizada ao reconhecer as potencialidades da extensão territorial do patrimônio ferroviário, de modo que as multiplicidades, as características e memórias intrínsecas ao local são identificadas, juntamente com o pertencimento e apropriação da espacialidade que reverbera nas territorialidades patrimoniais.

Dito isso, as pesquisas e estudos realizados ao longo do Trabalho Final de Graduação I tem por objetivo percorrer o contexto passado e atual apreendendo desde a formação urbana da cidade até seu tempo contemporâneo, frisando as modificações ocorridas no patrimônio ferroviário e como os agenciamentos e potencialidades transbordam e são tecidas por entre as camadas que compõem o patrimônio.

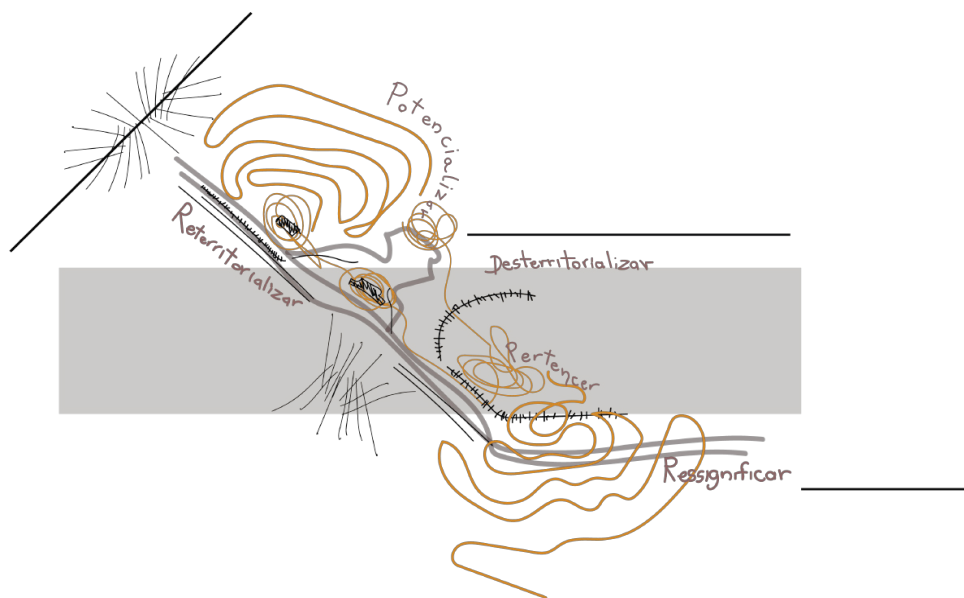


Figura 4: Cartografia de forças e afetos do Patrimônio Ferroviário de Birigui-SP.
Fonte: autora, 2022.

1.2. ENTRE PASSADO E PRESENTE

A partir do momento em que se reconhece a identidade do patrimônio ferroviário de Birigui por ser composta de agenciamentos presentes e passados, se apreende as multiplicidades que integram a paisagem local e transbordam afetividades de acordo com suas respectivas intensidades.

Contudo, para que essa apreensão e cognição do patrimônio ferroviário atual seja efetivo, deve-se, primeiro, identificar a origem desse antigo patrimônio, e como sua chegada é intrínseca ao surgimento da malha urbana de Birigui. Assim, sabe-se que a construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), tinha por objetivo interligar o Estado de São Paulo com o atual Estado do Mato Grosso do Sul (Figura 5), iniciando uma extensa abertura na região interiorana do Estado de São Paulo, criando meios para que houvesse ocupação do homem branco em meio ao desbravamento de mata virgem do Estado.

Nos mapas do início do século, anteriores à Comissão Geográfica de 1905, toda área do oeste de São Paulo até a margem esquerda do Rio Paraná era grafada como “zona desconhecida habitada por índios” ou “terras devolutas não exploradas”. Nesse aspecto, a CEFNOB será a primeira estrada de ferro no Estado de São Paulo a “abrir” territórios e não como suas predecessoras a acompanhar a produção cafeeira. (Ghirardello, N, 2002, p. 11)

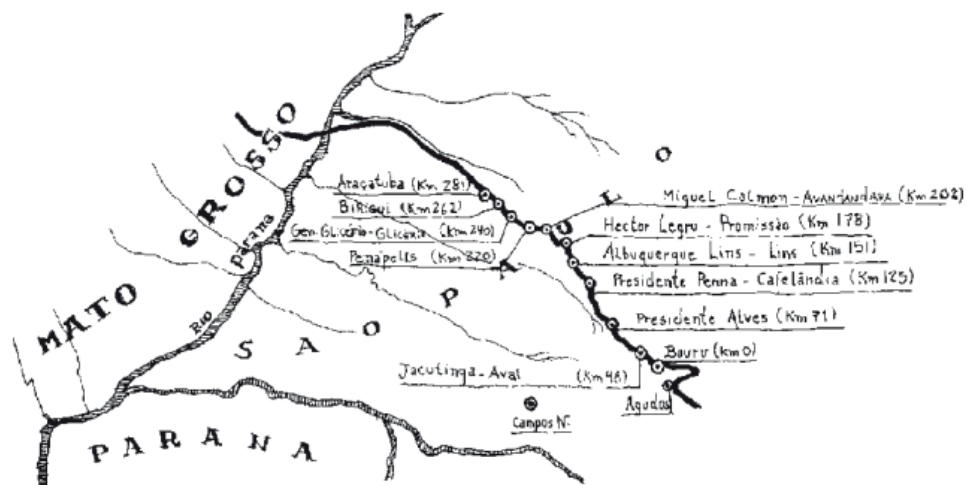


Figura 5: Estações-povoações da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Fonte: Ghirardello, N. À beira da linha: Formações urbanas da Noroeste Paulista, 2002, p. 15.

Ao reconhecer o papel desempenhado pela Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), entende-se como a região noroeste do estado foi ocupada, bem como as problemáticas geradas por este esforço inicial, havendo diversos conflitos com povos originários.

No caso de Birigui, a instalação da estação ferroviária se deu em abril de 1917, no quilômetro 262, assim, a tentativa de “pacificação” indígena ocorreu entre o ano de 1911 e 1912, quando se iniciaram os processos de instalação da chave da ferrovia, surgindo diversos confrontos armados ou não entre os diferentes povos e seus diversos modos de habitar o território, fazendo com que as estações ou até mesmo as chaves fossem pontos de reabastecimento e refúgio para os passageiros e trabalhadores. Acabavam por fazer as vezes de fortalezas imersas na floresta, local de refúgio e socorro, ao menos até a pacificação indígena em 1912.

As “chaves”, por semelhanças de características, também tendiam a ser procuradas. Eram pontos de parada, tinham pessoal, dispunham de alguma estrutura e podiam ser elevadas à categoria de estações, como veremos no caso da “chave” de Birigüi. (Ghirardello, N, 2002, p. 87 e 88)

Entretanto, após vistas às controvérsias sobre o processo de colonização e de urbanização da região noroeste do estado de São Paulo, esse período de ocupação incerta se encerrou com a ação de Bento da Cruz formando a “The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company”, oficializando sua função de negociante de terras, parcelando e vendendo terras para determinadas famílias interessadas, contanto que as terras fossem próximas a linha de ferro, fomentando a formação de um núcleo urbano próximo a chave ferroviária de Birigui.

O processo de formação da malha urbana obteve maiores resultados depois da intervenção solicitada por Nicolau da Silva Nunes, considerado fundador da cidade, já que antes de retornar a sua cidade de origem, ele compra praticamente todo o lado direito da linha férrea, e exige a construção de uma casa de trabalhadores próxima a linha, além de uma estação junto a chave, mesmo que improvisada, (Figura 6), como meio de evitar ataques indígenas que pudessem ocasionar transtornos aos novos compradores. “Não era possível permanecer uma turma de trabalhadores ferroviários fixa em Birigüi, pois os índios já tinham eliminado dois serradores, atacado as turmas volantes e enforcado outra pessoa num poste de telégrafo.” (Ghirardello, N, 2002).



Figura 6: Primeiras estações ferroviárias de Birigui-SP datadas entre 1911 e 1917. Fonte: Acervo digital do Museu Ferroviário Regional de Bauru. Alterado pela autora, 2023.

Todavia, apesar das tentativas indígenas de retomarem suas terras originárias, a colonização e urbanização do território continuava a se expandir, e com esse fator, a Companhia colonizadora e a Companhia férrea se unem para transformar Birigui em uma vila, de modo que a criação do núcleo urbano seria no local da sede, a chave de Birigui. A partir disso, a legislação da companhia frisava as seguintes condições, de acordo com o artigo 4º de sua constituição:

Auxiliar, mediante a contribuição de dez (10) tostões por alqueire de terras vendidas, e na proporção que fôr vendendo, a construção de estação, pôsto policial, escolas e mais edifícios necessários ao progresso do núcleo de Birigui e ao bem estar de sua população. (Martins, 1968, p.141)

E, ainda:

Fundar outros núcleos, ao longo da Estrada de Ferro Noroeste, entre os quilômetros 245 e 277, quando julgar conveniente, podendo combinar e contratar com a administração da referida Estrada a colocação de desvio e chaves. (Martins, 1998, p.141)

Após o momento em que Birigui é determinada Vila começam os processos de arruamento, realizados por Theodore A. Graser, contratado por Bento da Cruz, que visava a construção de escolas, postos policiais e cemitério, de modo a servir funcionalmente para os habitantes da vila, em que esse planejamento de construções futuras estavam interligadas à uma possível organização para o futuro município de Birigui, conforme exigiam a legislação estadual (Ghirardello, N, 2002).

Birigüi (Estação de Birigüi), quilômetro 262 da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, é formada em terras de Nicolau da Silva Nunes. O arruamento é iniciado em 1913 e finalizado em 10.3.1914. Como sede da “The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company”, o núcleo urbano centralizou todas as atividades de compra e venda de terras da firma. A vinculação entre esta e o povoado é clara. (Ghirardello, N, 2002, p.151)

Logo, através das intervenções feitas pela “The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company” houve um rápido desenvolvimento urbano, no qual, por meio da ocupação rural que conduziu as intensificações do processo de urbanização, havendo solicitação para a criação de um distrito.

A povoação de Birigüi já conta atualmente duzentas e tantas casas, a maior parte de tijolos e telhas, podendo avaliar-se, por isso, a população urbana em perto de mil almas, já contando com várias casas comerciais, farmácia, médico, etc, e tudo isso com tendência a rápido aumento, pois que ainda há vinte meses atrás só existiam umas 30 ou 40 casas, quase todas de pau-a-pique. (Ramos & Martins, 1961, p.73)

Por fim, o traçado definido para Birigui teve como base os limites da esplanada ferroviária, entretanto, a área que determinava seu limite estava próxima a um curso d’água, então entre a esplanada e o córrego foi construída a atual Rua dos Fundadores, em que foram edificadas as primeiras moradias do município (Ghirardello, 2002). De forma que o traçado foi planejado para ter 45° em relação a retícula frontal da estação ferroviária (Figura 7), por motivos ligados aos instrumentos de desenho técnico e a dependência dos engenheiros em utilizá-los, porém, apesar do traçado em forma regular, não havia limites estabelecidos para a expansão, bem como a previsão de população também não foi

considerada, embora o número de loteamentos era quantificado (Ghirardello, 2002).

O traçado funcionaria, a nosso ver, como um embrião que não só poderia, como deveria, ser ampliado. A rigor, esses traçados parecem ter sido executados para a expansão, e a quadrícula aplicada de forma regular se prestava facilmente a tal finalidade. Esse mesmo raciocínio conduz ao fato de que as glebas ao redor dos povoados pertenciam, regra geral, ao seu doador ou loteador, interessado direto na expansão continuada e ilimitada, mediante a conversão de áreas rurais em urbanas. (Ghirardello, N, 2002, p.213)

Bem como, o engenheiro responsável pelo traçado urbano, utiliza a praça raiada para reticular o traçado, deixando-o alinhado aos pontos cardeais. No entanto, ao considerar a importância da ferrovia para a formação do núcleo urbano de Birigui, foram especulados o planejamento de uma nova estação com um esplanada maior, dado que a primeira conformação se deu através de improvisos e dispunha apenas da chave férrea, contudo o novo projeto estaria distante da vila em que a cidade teve sua origem, e por intervenções políticas locais, efetivaram a construção da estação ferroviária, não mais improvisada, no mesmo local em que se deu a implantação original, inaugurada no ano de 1917. (Ghirardello, 2002).

Por conseguinte, com a expansão urbana gradativa e acelerada ocasionada pelo forte atrativo agropecuarista do município, do qual resultou em um polo capital para a região, elementos antes presentes na paisagem urbana já não mais interessavam o poder administrativo econômico.



Figura 7: Planta do traçado urbano de Birigui. Fonte: Ghirardello, N., 2002, p. 214.

Durante a década de 1960, com os estímulos para a modernização do país, houveram implementações de novas empresas especializadas em industrialização, gerando novos movimentos que tinham por objetivo ampliar o comércio local e modernizá-lo. A causa desse processo de industrialização e modernização se deu devido a meta estabelecida pelo governo de Juscelino Kubitschek, no qual foi desenvolvida políticas públicas de crescimento econômico através de incentivos para o desenvolvimento dos setores industriais de expansão rodoviária.

A partir disso, o município de Birigui, não obstante do restante das cidades do país, sofreu modificações drásticas em seu cenário econômico, social e cultural, havendo diminuição da importância do transporte ferroviário. Assim, se inicia o processo de sucateamento das redes ferroviárias, o passado ausente no seu futuro.

Logo, com o discurso de modernização, o apogeu das modificações ocorridas na cidade se deu no ano de 1969, no qual marcou a demolição da antiga estação ferroviária com a justificativa de que a estação estaria localizada no centro da malha urbana, como visto anteriormente, e por esse fator, impedia o progresso industrial e o processo de modernização do município.

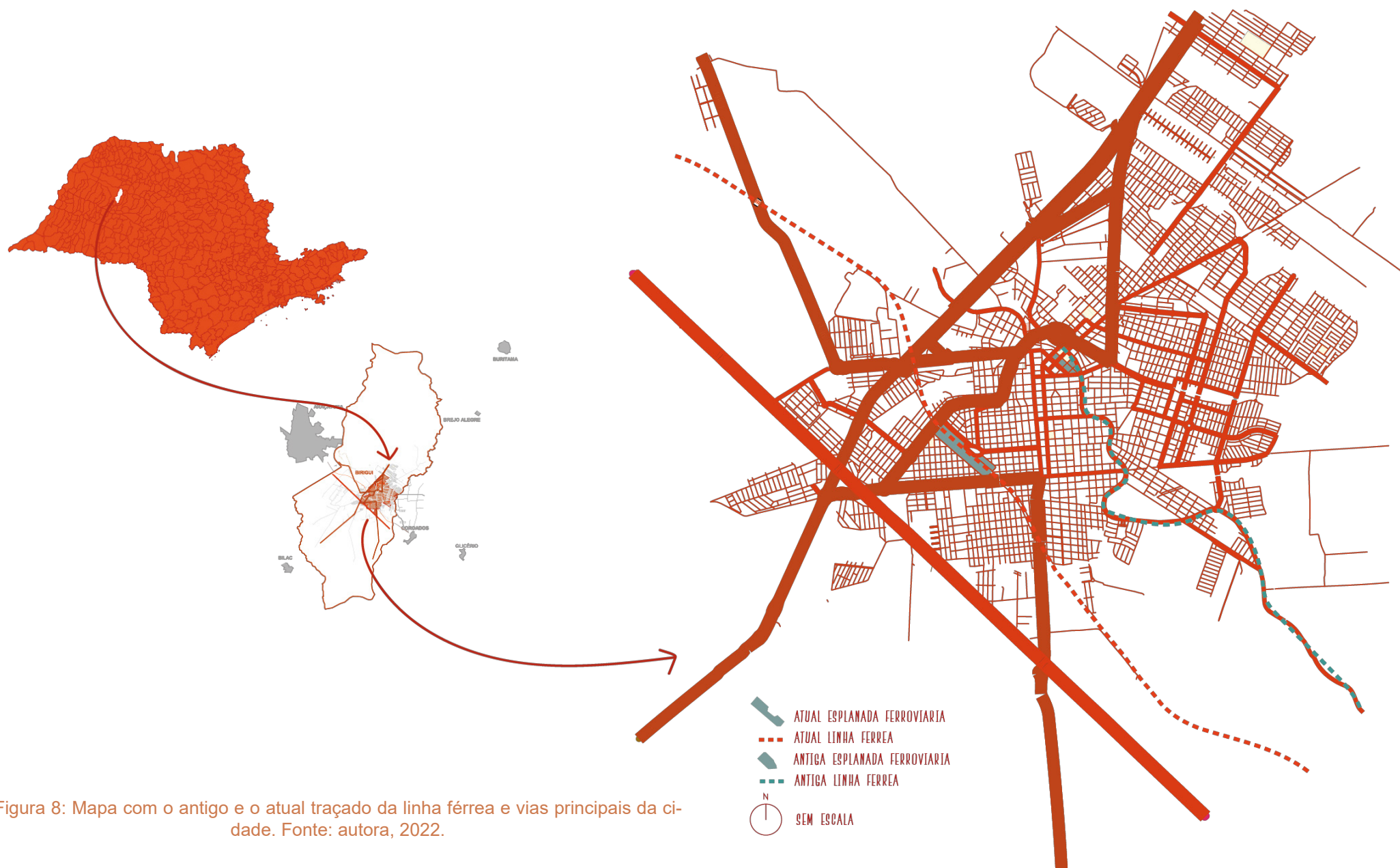


Figura 8: Mapa com o antigo e o atual traçado da linha férrea e vias principais da cidade. Fonte: autora, 2022.

1970

2021

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO

2016

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA E TURISMO

2023

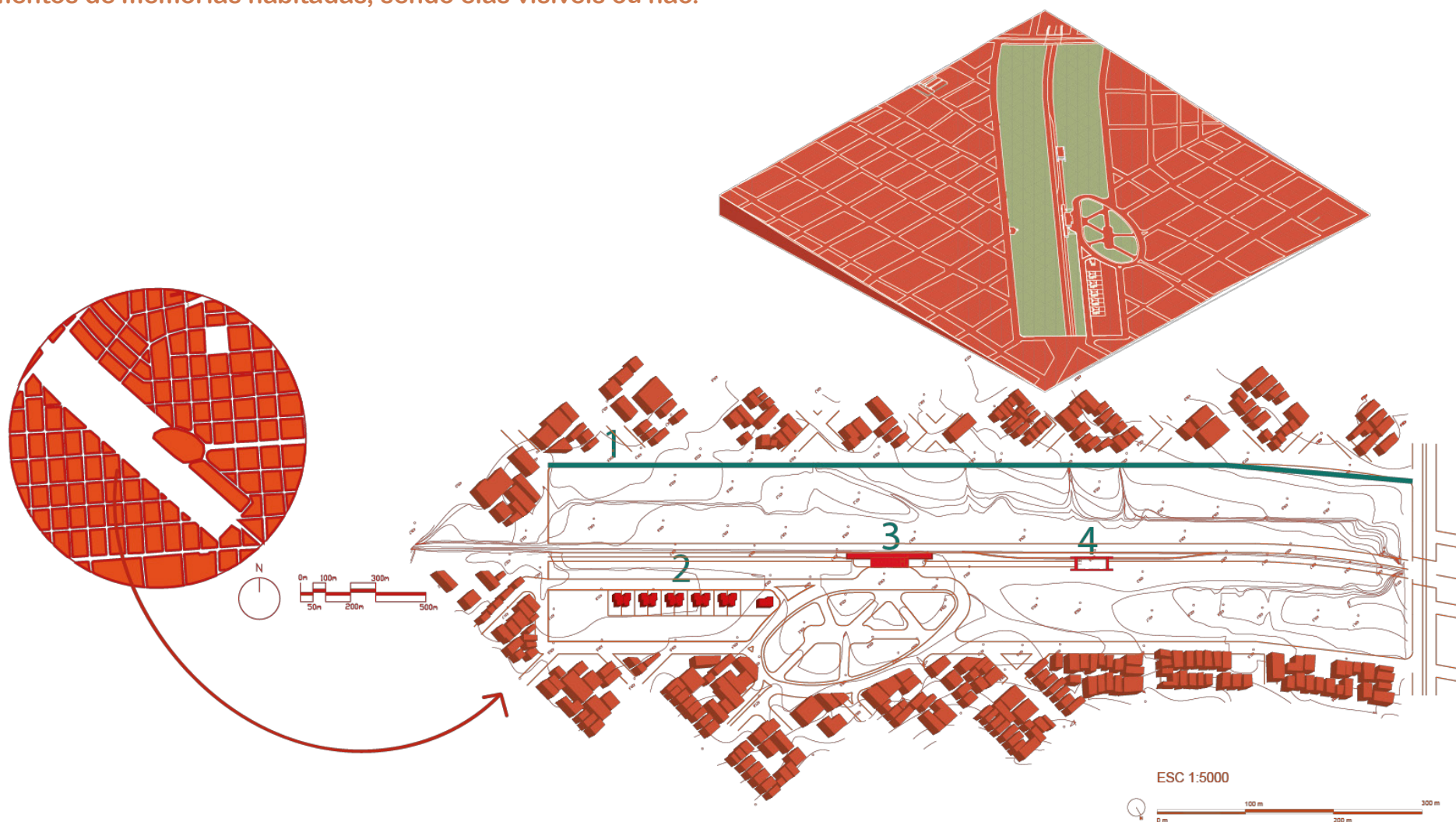
12

12

A partir da alteração ocorrida, observa-se o processo de perda da importância funcional da ferrovia, agora não mais transportando passageiros, apenas vagões com insumos e grãos, voltados, principalmente, para a indústria agropecuarista.

Não obstante, com as modificações ocorridas, transformou-se a paisagem urbana de Birigui e sua interligação com o bem patrimonial ferroviário, em que anos mais tarde não teria nenhuma ou quase nenhuma relação com sua história de origem. Assim o conceito de passado e presente se enevoam, misturando fragmentos de memórias habitadas, sendo elas visíveis ou não.

Em suma, identificando a história da cidade e sua relação com a antiga estação ferroviária, não é surpresa que a nova esplanada ferroviária seja múltipla, controversa e distinta em diversos aspectos. Logo, a atual territorialidade do patrimônio ferroviário pode ser apreendida como um composto entre os edifícios patrimoniais, sendo a estação ferroviária, o galpão e o vagão, contando com uma pista de caminhada implantada no ano de 2015, juntamente com atividades contemporâneas urbanas e rurais que acontecem em toda extensão da esplanada, que é de aproximadamente 180 mil metros quadrados. (Figura 10).



1 PISTA DE CAMINHADA

2 VILA DOS OPERÁRIOS

3 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

4 GALPÃO E VAGÃO FERROVIÁRIO

1



2



3



4



Figura 10: Mapa da atual esplanada ferroviária e fotografias do patrimônio de Birigui-SP. Fonte: Prefeitura Municipal de Birigui e arquivos da autora. Modificado em 2023.

Contudo, entre o passado e o presente o que permanece são vínculos gerados por memórias ressignificadas, estabelecendo afetos que transbordam a esplanada do atual patrimônio ferroviário da cidade de Birigui. “A arquitetura não se divorcia da vida. O passado só tem sentido no presente.” (Carsalade, F. 2015, p.68)

1.3. A TESSITURA DA CONTEMPORANEIDADE

Partindo do pressuposto de que o passado se interliga com o presente, as camadas temporais vivenciadas estão sobrepostas como uma tessitura de múltiplos acontecimentos que dão sentido à contemporaneidade. Essa tessitura se assemelha ao conceito de rizoma. “Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo.” (Deleuze, G; Guattari, F, 1995).

A partir disso, por meio da apreensão das territorialidades do patrimônio ferroviário de Birigui, identificam-se agenciamentos que revelam as interações entre indivíduos e espacialidades. Assim, um agenciamento é descrito por Deleuze e Guattari por ser uma conjunção de diferentes camadas que estão interligadas numa mesma tessitura que conecta os acontecimentos do patrimônio com as relações de ressignificação entre os habitantes e a espacialidade, no qual ambos pertencem a mesma linha da trama, como um constante movimento de acontecimentos que permite ao lugar estar em construção permanente, sempre sendo modificado:

Um agenciamento é precisamente este crescimento das dimensões numa multiplicidade que muda necessariamente de natureza à medida que ela aumenta suas conexões. Não existem pontos ou posições num rizoma como se encontra numa estrutura, numa árvore, numa raiz. Existem somente linhas. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.16)

Ademais, vê-se que para reconhecer os agenciamentos do patrimônio ferroviário é necessário identificar como a espacialidade e suas dimensões são projetadas nos sujeitos, e como os sujeitos potencializam o espaço, de modo que Deleuze e Guattari determinam o que seria um corpo sem órgãos, e como essa terminologia se aplica aos agenciamentos. Assim, o corpo sem órgãos é aquele que contribui para intensificar determinada potência, por exemplo, os indivíduos que habitam o patrimônio ferroviário potencializam as práticas contemporâneas que ocorrem no espaço:

Um agenciamento maquínico é direcionado para os estratos que fazem dele, sem dúvida, uma espécie de organismo, ou bem uma totalidade significativa, ou bem uma determinação atribuível a um sujeito, mas ele não é menos direcionado para um corpo sem órgãos, que não pára de desfazer o organismo, de fazer passar e circular partículas a-significantes, intensidades puras, e não pára de atribuir-se os sujeitos aos quais não deixa senão um nome como rastro de uma intensidade. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.11)

Contudo, deve-se ressaltar que há certa dificuldade em identificar os agenciamentos e as tessituras contemporâneas que compõem a paisagem patrimonial. Essa dificuldade pode estar relacionada com a marginalização e a periferação dado o contexto de implantação da atual esplanada ferroviária, seu estado de conservação revela o não interesse do poder público e o interesse direcionado de alguns habitantes, muitos deles se apropriando da desterritorialização do patrimônio ferroviário

para conseguir reterritorializar o espaço a seus modos e hábitos, criando laços que transpassam e se cruzam formando uma grande tessitura de elos e afetos sob a camada física do bem patrimonial.

Ao reconhecer o patrimônio ferroviário de Birigui e seu contexto geográfico, identifica-se um amplo entrelaçamento entre hábitos rurais e urbanos, a presença da vegetação gramínea alta esconde as vivências e rastros reconhecidos no território, determinando que a invisibilidade do local se camufle ou passe despercebida por olhares desatentos, refletindo no comportamento dos indivíduos que usufruem do espaço da esplanada ferroviária.

Para além, os conceitos apresentados por Deleuze e Guattari abordam significados atribuídos a territorialização, desterritorialização e reterritorialização: “As territorialidades são, pois, atravessadas, de um lado a outro, por linhas de fuga que dão prova da presença, nelas, de movimentos de desterritorialização e reterritorialização” (Deleuze G.,Guattari F.,1995, p.69). Assim, evidenciando os múltiplos agenciamentos que recaem sobre o patrimônio férreo como um amontoado de linhas que se misturam, unindo-se e separando-se, tramando uma outra camada que interliga todas as apropriações realizadas, sendo elas de origem rural ou urbana.

Logo, se faz necessário adentrar as territorialidades para reconhecer seus respectivos agenciamentos, em que é identificado o primeiro contato com o espaço da esplanada ferroviária, no qual há segredos escondidos entre a vegetação e a paisagem patrimonial, assim, a Figura 11,

é composta por ilustrações que contém uma paleta de cores que é identificada na esplanada ferroviária, assim, vê-se a predominância de tons de verdes, azuis, além de tons terrosos, com a justificativa de simbolizar a paisagem e seus demais aspectos visuais.



Figura 11: Cartografia de atmosfera da esplanada ferroviária de Birigui-SP. Fonte: autora, 2023.

A partir desse momento, são apreendidas as multiplicidades que emergem da espacialidade e sua interligação com os sujeitos que se apropriam dela, no qual os símbolos da ilustração se misturam e geram uma grande massa de aglomerações que transbordam, se modificam, e abraçam toda a espacialidade num movimento, que, embora pareça fragmentado, apresenta determinada ação conjunta, de modo que, a Figura 12, tem por objetivo refletir as movimentações ocorridas no patrimônio ferroviário, bem como todas as multiplicidades e apropriações que ocorrem nesse meio físico, e a maneira que essas potências exprimem e ressignificam as relações entre paisagem, patrimônio e indivíduos.



Figura 12: Cartografia subjetiva dos agenciamentos do patrimônio ferroviário de Birigui-SP. Fonte: autora, 2023.

Por conseguinte, a tessitura contemporânea somente poderia existir com a apropriação dos sujeitos que veem no patrimônio uma chance de realizar suas práticas diárias, como se a relação construída partisse do princípio de refúgio, abrigo, “quintal de casa”, ou seja, não visível o suficiente para que todas ações precisassem ser harmônicas, apenas tendo de ser espontâneas, tal qual um rizoma, podendo se comportar como linhas que se entrelaçam:

Os fios da marionete, considerados como rizoma ou multiplicidade, não remetem à vontade suposta uma de um artista ou de um operador, mas à multiplicidade das fibras nervosas que formam por sua vez uma outra marionete seguindo outras dimensões conectadas às primeiras. “Os fios ou as hastes que movem as marionetes — chamemo-los a trama. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.15)

No entanto, por se apresentar como uma territorialidade múltipla e controversa, o rizoma podem se manifestar em uma imagem que se assemelha a natureza da espacialidade estudada, no qual identifica-se um diferente tempo de acontecimento, não linear, mas sim transitório sendo formado de memórias passadas e presentes que contribuem para a tessitura do bem patrimonial inserido na contemporaneidade:

A maior parte dos métodos modernos para fazer proliferar séries ou para fazer crescer uma multiplicidade valem perfeitamente numa direção, por exemplo, linear, enquanto que uma unidade de totalização se afirma tanto mais numa outra dimensão, a de um círculo ou de um ciclo. Toda vez que uma multiplicidade se encontra presa numa estrutura, seu crescimento é compensado por uma redução das leis de combinação. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.13)

Assim como a Figuras 13 que identifica por meio das experimentações espaciais, o rizoma que parecem se comportar de forma labiríntica, como se cada trama da tessitura formasse um caminho que perpassa diferentes temporalidades que englobam as memórias, os cultivos e o habitar dentre a espacialidade do patrimônio ferroviário. Logo, a cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009), reflete por meio dos tons frios da cor verde as intensidades de demarcação no espaço, e como esta espacialidade pode ser reterritorializada e ressignificada através de novos costumes e práticas que distorcem a antiga funcionalidade imposta na esplanada ferroviária, simbolizado pelos tons terrosos de vermelho.



Contudo, na Figura 14, dá-se um passo a mais para apreender as potencialidades, de forma que o processo da cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) é constituído por mapear o afetar e o ser afetado pela espacialidade urbana e seus aspectos diante das ações humanas e dinâmica contemporânea, desse modo a figura foi deformada ao ponto dos elementos da ilustração se unirem e misturarem-se, do mesmo modo como a dinamicidade da cidade contemporânea incorpora o processo de apropriação do patrimônio ferroviário, fundindo-se e camuflando-se em meio aos acontecimentos urbanos. Baseado nisso, os acontecimentos fenomenológicos tendem a encontrar-se em constante movimento, todas as camadas de agenciamentos se encontram e separam, o passado e o presente se fundem, evidenciando que o patrimônio ferroviário de Birigui é tecido por memórias e afetos.

Figura 13: Cartografia de atmosfera dos vínculos encontrados no patrimônio ferroviário de Birigui-SP. Fonte autora, 2023.



Figura 14: Cartografia de atmosfera distorcida da apreensão dos vínculos encontrados. Fonte: autora, 2023.

As práticas contemporâneas que ocorrem sob a esplanada ferroviária modernista tendem a apresentar uma movimentação não coreografada, as plantas crescendo em tempos diferentes, leguminosas e frutas nascendo em diferentes estações do ano, gatos abandonados se refugiando em meio de vegetações que nascem espontaneamente e sem cultivo, sujeitos que se movem de um lado a outro deixando seu rastro no chão de terra da esplanada, animais rurais sendo empoleirados em seus pequenos abrigos de madeira cercado de gradis, os pixos e grafites que parecem se espalhar entre a estação, o galpão e o vagão ferroviário, as pequenas evidências de utilização de toda área patrimonial deixadas para trás como marco de reterritorialização, bem como a queda de uma árvore consegue significar outro espaço tempo, como um nó da tessitura que se desprende.

O espaço-tempo urbano tem diversas velocidades: desde o estancamento dos centros à transformação contínua das margens. (...) Encontramos nas margens um certo dinamismo e podemos observar o devir de um organismo vital que se transforma, deixando ao seu redor e no seu interior partes inteiras de território ao abandono e mais dificilmente controláveis. (Careri, F., 2013, p.158)

Tudo o que ocorre dentro do perímetro do patrimônio ferroviário de Birigui está interligado, não há como separar os agenciamentos e apropriações do rizoma em que fazem parte. Um exemplo desses acontecimentos contemporâneos se dá através daquilo que será identificado como microterritorialidades sustentadas por ações conjuntas dos corpos heterogêneos que se apropriam do espaço da esplanada ferroviária.

Desse modo, foram apreendidos símbolos e significados intrínsecos aos habitantes e a territorialidade do patrimônio ferroviário, entre eles, pode-se mencionar os esforços de um morador que cultivava animais de pequeno e grande porte e precisa utilizar uma mangueira que é conectada a torneira da área externa de sua residência e perpassa por cima dos galhos de árvore até chegar ao outro lado da rua, onde há um pequeno lago artificial para que os gansos, patos e demais animais possam beber a água vinda da mangueira, ou quando observa-se uma mulher que ao sair de seu serviço sempre retorna a esplanada ferroviária no horário das 18h para colocar ração e água em potes espalhados pelo terreno para que os gatos abandonados possam sobreviver ao calor e a fome. Essas especificidades somente poderiam ocorrer numa espacialidade repleta de agenciamentos e possibilidades de sempre construir um novo rizoma, bem como explícito na seguinte citação:

Um rizoma como haste subterrânea distingue-se absolutamente das raízes e radículas. Os bulbos, os tubérculos, são rizomas. (...) Até animais o são, sob sua forma matilha; ratos são rizomas. As tocas o são, com todas suas funções de hábitat, de provisão, de deslocamento, de evasão e de ruptura. O rizoma nele mesmo tem formas muito diversas, desde sua extensão superficial ramificada em todos os sentidos até suas concreções em bulbos e tubérculos. Há rizoma quando os ratos deslizam uns sobre os outros. Há o melhor e o pior no rizoma: a batata e a grama, a erva daninha. Animal e planta, a grama é o capim-pé-de-galinha. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.14)

Afim de apreender os diferentes agenciamentos ocasionados pela construção de afetividades e elos é preciso relacionar com o que os filósofos Deleuze e Guattari nomearam de corpo sem órgãos, ou seja, “O corpo sem órgãos não é um corpo morto, mas um corpo vivo, e tão vivo e tão fervilhante que ele expulsou o organismo e sua organização. Piolhos saltam na praia do mar.

As colônias da pele. O corpo pleno sem órgãos é um corpo povoado de multiplicidades”. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.41 e 42). E, para isso, se faz necessário frisar a importância de estar presente na paisagem do patrimônio, habitar seus espaços, conhecer suas brechas e ambiências, e conseguir se perder dentre elas, de forma que o corpo deve habitar o “vazio” da territorialidade identificando que este “vazio” é repleto de muitas dinâmicas que por vezes passam despercebidas em meio aos acontecimentos contemporâneos urbanos, de forma semelhante, o corpo deve estar vazio para que o espaço o atravessasse por completo, deve-se permitir-se encarar o meio objetivo e o meio subjetivo para apreender os agenciamentos da territorialidade do patrimônio ferroviário de Birigui. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995; Careri, 2013).

1.4. A ESPLANADA E A TERRITORIALIDADE

Por meio dos registros fotográficos, apresenta-se uma pequena parte do que atualmente pertence ao conjunto arquitetônico do patrimônio ferroviário de Birigui-SP. Assim, as Figuras 15 e 16 revelam as ambiências que compõem a esplanada ferroviária, tornando-se mais perceptível e visual a oposição entre os entrelaçamentos rurais e urbanos.





Figura 15: Registros fotográficos da Espalanda ferroviária de Birigui -SP. Fonte: autora, 2023.





Figura 16: Registros fotográficos da Espalanda ferroviária de Birigui -SP. Fonte: autora, 2023.

DERIVAR ENTRE AS BRECHAS URBANAS

2.1. O CAMINHAR COMO MEIO DE APREENSÃO

Se há tessitura de agenciamentos com multiplicidades no espaço do patrimônio ferroviário, apenas caminhando por entre seus territórios para identificá-los, e somente a partir disso reconhecer as inúmeras brechas urbanas em que se apreendem a essência do patrimônio férreo.

3.o - Princípio de multiplicidade: é somente quando o múltiplo é efetivamente tratado como substantivo, multiplicidade, que ele não tem mais nenhuma relação com o uno como sujeito ou como objeto, como realidade natural ou espiritual, como imagem e mundo. As multiplicidades são rizomáticas e denunciam as pseudomultiplicidades arborescentes.(...) Uma multiplicidade não tem nem sujeito nem objeto, mas somente determinações, grandezas, dimensões que não podem crescer sem que mude de natureza (as leis de combinação crescem então com a multiplicidade). (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.15)

Partindo disso, o bem patrimonial é, se não, aquilo que pertence ao meio, não é início nem fim, ou seja, seus entrelaçamentos conectam diferentes agenciamentos e potencialidades de pertencimento, ou seja: “O meio-lugar não seria exatamente um lugar preciso, nem um não lugar, mas a sua prática, a sua apropriação ou seu uso.” (Careri, F., 2013, p.10).

Os limites espaciais se mostram menos rígidos. Entre interior e exterior, entre dentro e fora, entre privado e público, entre aqui e lá. Novamente o espaço do “entre”. Entre dois. Estar “entre” não quer dizer ser uma coisa ou outra, quer dizer ser temporariamente uma coisa e outra. Estar no meio de [en train de]... Em transformação. É não somente estar no meio ou em um meio, mas ser o próprio meio. [...] Os terrenos baldios [terrain vague] são sempre no meio, eles são em suspensão, em um estado provisório, intermediário, inacabado. (Careri, F., 2013, p.10)

Dito isso, foram realizadas derivas (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) com o intuito de apreender os agenciamentos e as potencialidades que compõem a espacialidade do patrimônio ferroviário de Birigui.

A partir disso, as experimentações espaciais foram construídas por meio de um caminhar atento, do qual desde o início do trajeto até seu final são demarcadas as forças presentes na área de estudo, bem como as dinâmicas reconhecidas através do ato de deslocar-se.

O ato de atravessar o espaço nasce da necessidade natural de mover-se para encontrar alimento e as informações necessárias para a própria sobrevivência. Mas, uma vez satisfeitas as exigências primárias, o caminhar transformou-se numa fórmula simbólica que tem permitido que o homem habite o mundo. Modificando os significados do espaço atravessado, o percurso foi a primeira ação estética que penetrou os territórios do caos, construindo aí uma nova ordem sobre a qual se tem desenvolvido a arquitetura dos objetos situados (Careri, F., 2013, p.28)

Assim, a metodologia da deriva (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) , tem por referência histórica os situacionistas, de modo que urge a necessidade de caminhar sem interrupções para que a identificação dos ambientes esteja dentro do aspecto psicogeográfico, e gradativamente evolui e se modifica para se encaixar nas atuais necessidades e vontades contemporâneas que a cidade exala. (Careri, F., 2013)

Entre os diversos procedimentos situacionistas, a deriva se apresenta como uma técnica ininterrupta através de diversos ambientes. O conceito de deriva está ligado indissolivelmente ao reconhecimento de efeitos da natureza psicogeográfica, e à afirmação de um comportamento lúdico construtivo, o que se opõe em todos os aspectos às noções clássicas de viagem e passeio. (Debord, G., 1958, n.p.)

Assim, percorreu-se toda a extensão de 180 mil metros quadrados da esplanada ferroviária, encontrando diferentes atividades e práticas realizadas por habitantes do local, em que é visto, uma pluralidade que enfatiza características do rural e do urbano, no qual nota-se um entrelaçamento de contrariedades que reforçam a resistência do patrimônio que se contextualiza na contemporaneidade.

Contudo, como supracitado, o atravessamento do espaço irradia novos signos e símbolos, o ato de habitar nada mais é do que resistir às pressões modernistas que ainda reforçam estereótipos na cidade contemporânea.

Logo, é preciso enfatizar que o estudo propõe o ato da deriva como um caminhar atento e perceptivo que tende a concentrar-se nas movimentações que ocorrem no espaço e como isso afeta diretamente ou indiretamente os indivíduos, a paisagem, e os comportamentos dos corpos que o habitam, no qual todas os pequenos detalhes compõem e transformam o espaço em um lugar de experimentações e interações:

Pareceria que a deriva começou a formar voragens afetivas na cidade, que o contínuo gerar das paixões permitiu que os continentes tivessem uma autonomia magnética própria e que empreendessem uma deriva própria dentro do espaço líquido. (CARERI, F., 2013, p.97)

Partindo desse experimento, entra-se em análise os fenômenos que apresentam conjunturas de processos interligados a memória, ao habitar, ao cultivar, ao pichar e ao grafitar, sendo que estes consistem no ato de se apropriar do patrimônio ferroviário, ou seja, os agenciamentos reconhecidos no patrimônio, no qual, como mencionado, constituem um grande entrelaçamento de tramas que se conectam e formam diferentes camadas sobrepostas em um único espaço. Com base nisso, a Figura 17, a Figura 18, a Figura 19, a Figura 20 e a Figura 21 reconhecem alguns dos procedimentos ativos que ocorrem no patrimônio modernista e ferroviário.

A cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) da Figura 17 tem por objetivo reconhecer as potencialidades da esplanada ferroviária, para que isso fosse possível foi utilizado o método da deriva (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013), da qual foram construídos processos de reconhecimento que analisam sua forma física, seus fluxos de movimentos, e os seus aspectos dinâmicos.

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

Logo, de baixo para cima vê-se o procedimento de desconstrução da planta baixa da esplanada ferroviária e os edifícios patrimoniais que existem no terreno, a partir disso, marca-se o percurso feito durante a deriva, e após se reconhece os caminhos existentes (pavimentados ou não) e os pontos com maior presença de vegetação e animais, para que, finalmente, inicie-se a significação das forças e afetos contidas e reproduzidas na paisagem patrimonial. Para mais, foram elencadas sem hierarquia as seguintes potencialidades do território, representadas por cores vibrantes e identificadas na legenda da cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009): às limitações visuais e táteis que ajudam a ocultar a verdadeira face da esplanada ferroviária, mostrando apenas a alta gramínea e o chão de terra batida; bem como os transbordamentos que ocorrem quando há interligação entre a ação das pessoas que reterritorializam o espaço e como a espacialidade incorpora as apropriações feitas; ainda, vê-se que a curiosidade e o atravessamento que ocorrem na esplanada estão relacionados, do mesmo modo que as tessituras são compostas das resistências e ressignificações realizadas pelos indivíduos em contato com a espacialidade do patrimônio ferroviário.

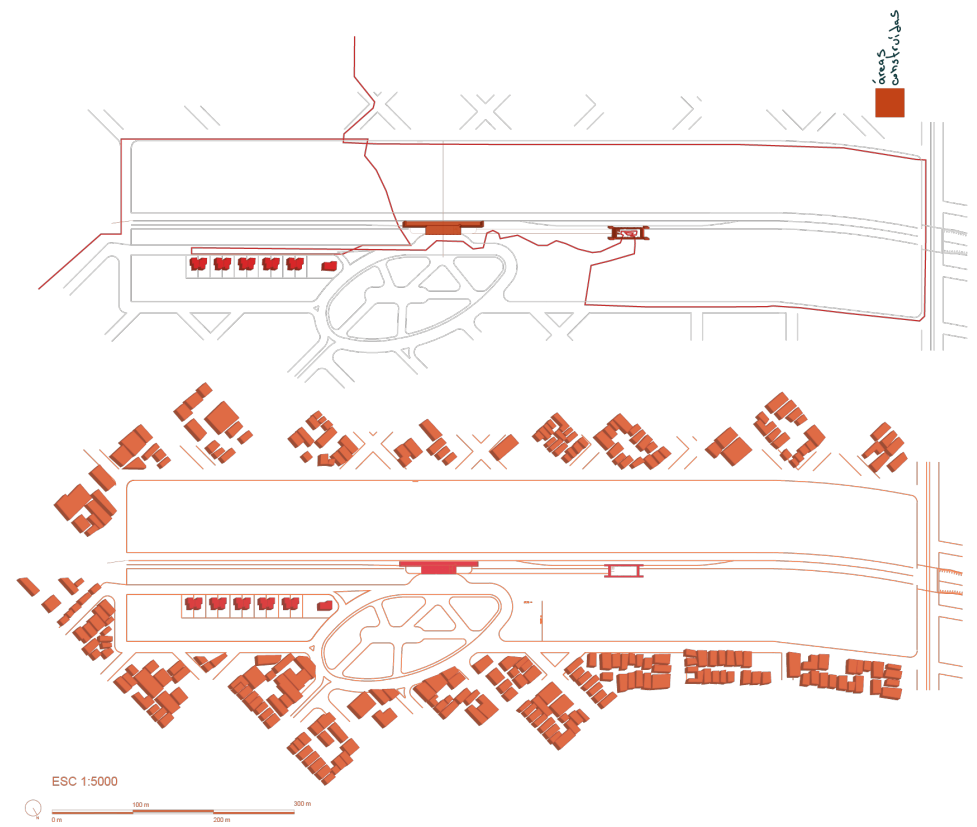
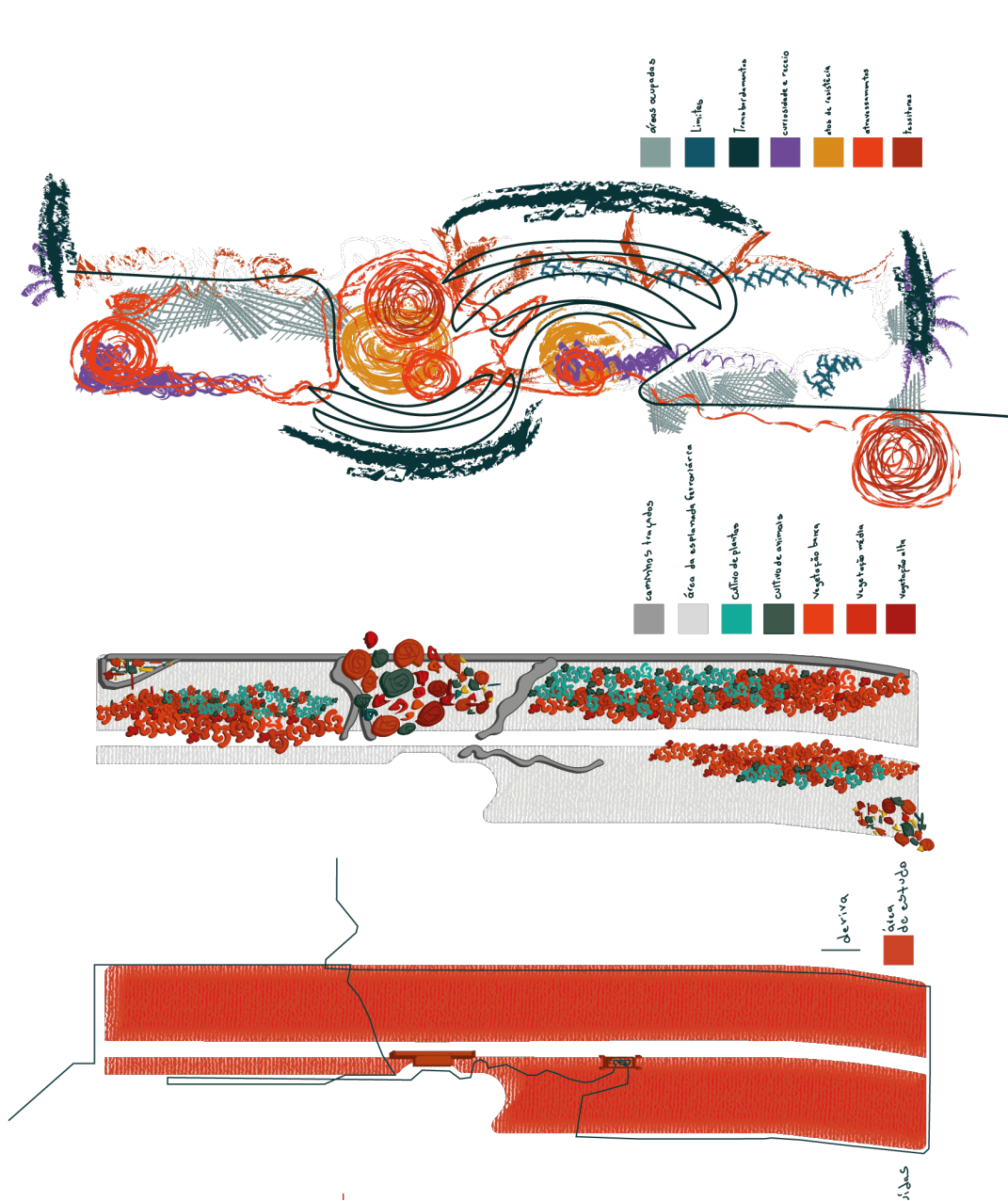


Figura 17: Cartografia do reconhecimento das potencialidades na esplanada ferroviária. Fonte: autora, 2023.

Com base nas experimentações espaciais também foram mapeados as multiplicidades em torno dos edifícios patrimoniais, dessa forma, a Figura 18 refere-se a planta baixa da estação ferroviária, no qual, foram identificados suas principais características físicas e estruturais, seu fluxograma e a diagramação das forças e afetos reconhecidas no patrimônio edificado. Por conseguinte, na fachada frontal da estação são identificados elementos impostos pela prefeitura municipal de Birigui, como a insistente tentativa de transformar o edifício ferroviário na sede da “Secretaria Municipal da Cultura e Turismo” e no “Posto de Informações Turísticas” - PIT (Figura 9), no entanto, nenhum dos projetos teve sucesso, apenas servindo como tentativa de afastar as apropriações ocorridas no prédio por meio da demarcação de um órgão municipal, consequentemente, essa tentativa de limitação é expressada na cartografia (Kastrup; Eacóssia; Passos, 2009) através das linhas amarelas que formam barreiras implícitas aos usuários. Não obstante, apesar de esforços, a estação ferroviária foi apropriada por sujeitos que picham e grafitam as paredes de alvenaria, reforçando a existência de dinâmicas urbanas contemporâneas por meio da arte, em que, na cartografia são simbolizados pelos traços verdes e azuis. Enquanto, na sua fachada oposta a rua, observa-se uma explosão de múltiplas potências que misturam-se entre atividades urbanas e rurais, havendo grande presença de vegetação e animais, bem como maior presença espontânea de grafites e pixos, identificados pelos traços laranja e rosa, de mesmo modo, os ruídos reconhecidos pertencem a sons de animais, do vento na grama alta ou nas copas de árvores, criando uma nova atmosfera ao local, sendo o começo do que poderia ser configurado como uma fuga a dinâmica corporativa da cidade contemporânea em meio a políticas econômicas neoliberais.

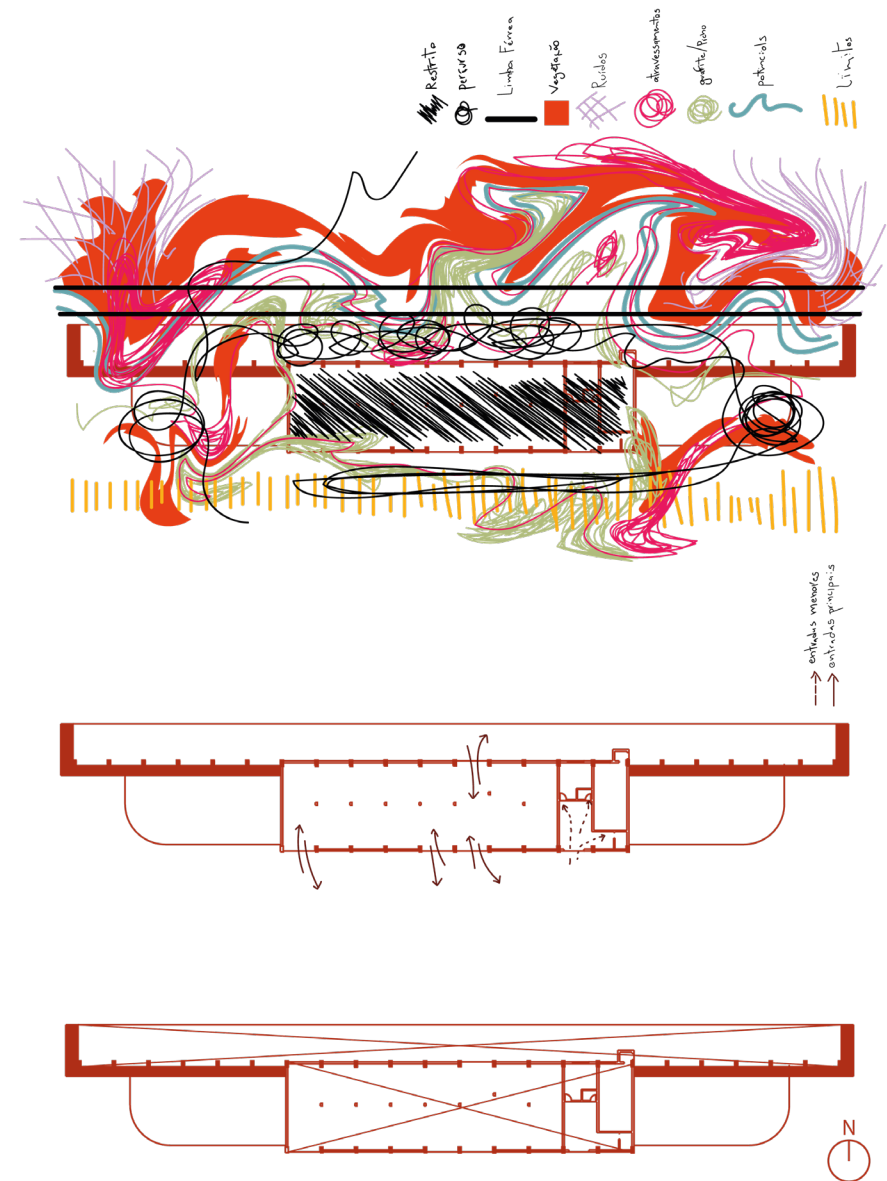


Figura 18: Planta da Estação Ferroviária com fluxograma e cartografia de forças e afetos. Fonte: autora, 2023.

A partir da cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) feita em planta baixa, é realizado o corte e elevações (Figura 19) com o objetivo de identificar de forma mais clara os locais em que há presença das potencialidades e agenciamentos na estação ferroviária de Birigui. Desse modo, como este edifício é restrito a acesso público e permanece fechado sempre, foi enfatizado na cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) que dentro da estação não foi possível identificar as multiplicidades, pelo fator mencionado, sendo uma linha em branco em meio a diversas manifestações de apropriações, ressignificações e afetamentos dos sujeitos para com o bem patrimonial.

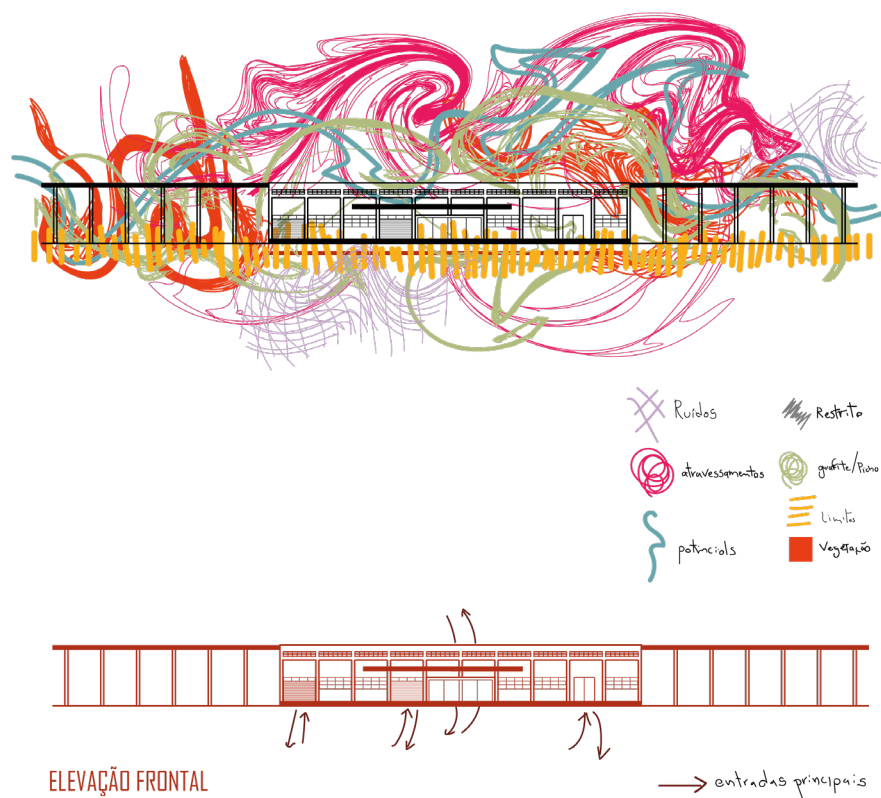


Figura 19: Elevação frontal da Estação Ferroviária com fluxograma e cartografia de forças e afetos. Fonte: autora, 2023.

De maneira semelhante, foi efetuado o mesmo processo de reconhecimento no galpão ferroviário, assim na Figura 20, identifica-se os aspectos físicos da planta baixa e suas determinadas estruturas, o fluxograma de entradas e saídas do galpão e, por fim a cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) baseada nas derivas realizadas (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) em que observa-se maiores movimentos ao ser comparado com o edifício da estação ferroviária, fato este que se explica pelo galpão estar sempre aberto, não haver barreiras ou restrições físicas ou não ao seu entorno, e como visto em planta, não há cobertura, seu telhado foi retirado, ficando apenas as estruturas de alvenaria sob o alento.

Para mais, a experimentação espacial possibilitou identificar os seguintes agenciamentos: os atravessamentos e grafites simbolizados pelas cores verde e azul encontram-se unidas por motivos de que o espaço interno tem diversas artes e expressões urbanas que atravessam um canto a outro do bem patrimonial, enquanto a vegetação simbolizada pela cor laranja invade os espaços e surge de pequenas brechas e rachaduras da alvenaria, transbordando por entre as pequenas lacunas e se expandindo por entre o patrimônio, de modo equivalente as pinturas nas paredes que surgem pela não imposição de funcionalidade ao local, e com isso as dinâmicas vão surgindo espontaneamente e permanecendo no edifício que a incorpora. Para além das características de apropriação do galpão provocam visualmente, sendo uma espacialidade propícia para que os indivíduos se sintam confortáveis e não impotentes diante dela, criando cada vez mais potencialidades e agenciamentos em torno do bem patrimonial.

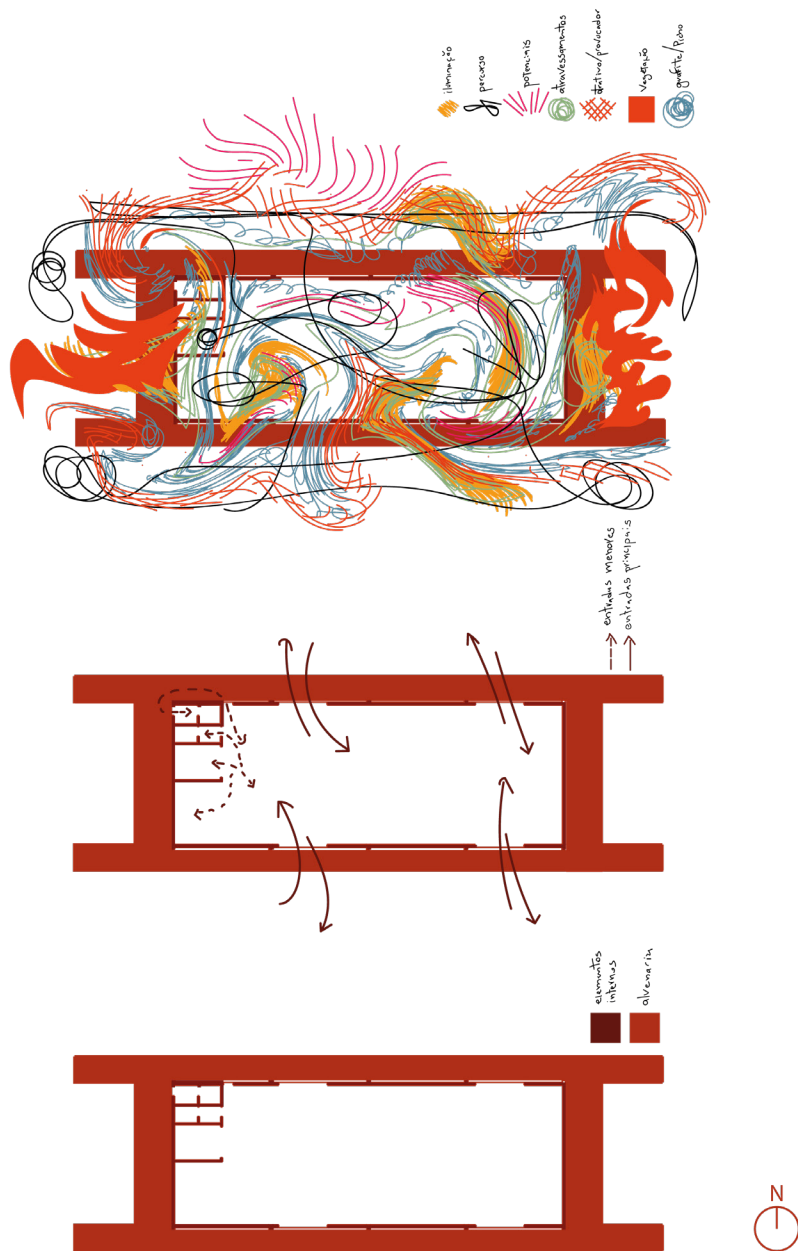


Figura 20: Planta do Galpão Ferroviário com fluxograma e cartografia de forças e afetos. Fonte: autora, 2023.

Ao repetir o processo e levantar as elevações e cortes do galpão ferroviário, na Figura 21 observa-se que tem maior fluidez entre o bem patrimonial e os agenciamentos e potencialidades ali identificados, não há formas rígidas, apenas a simbolização dos movimentos do tempo e da apropriação.

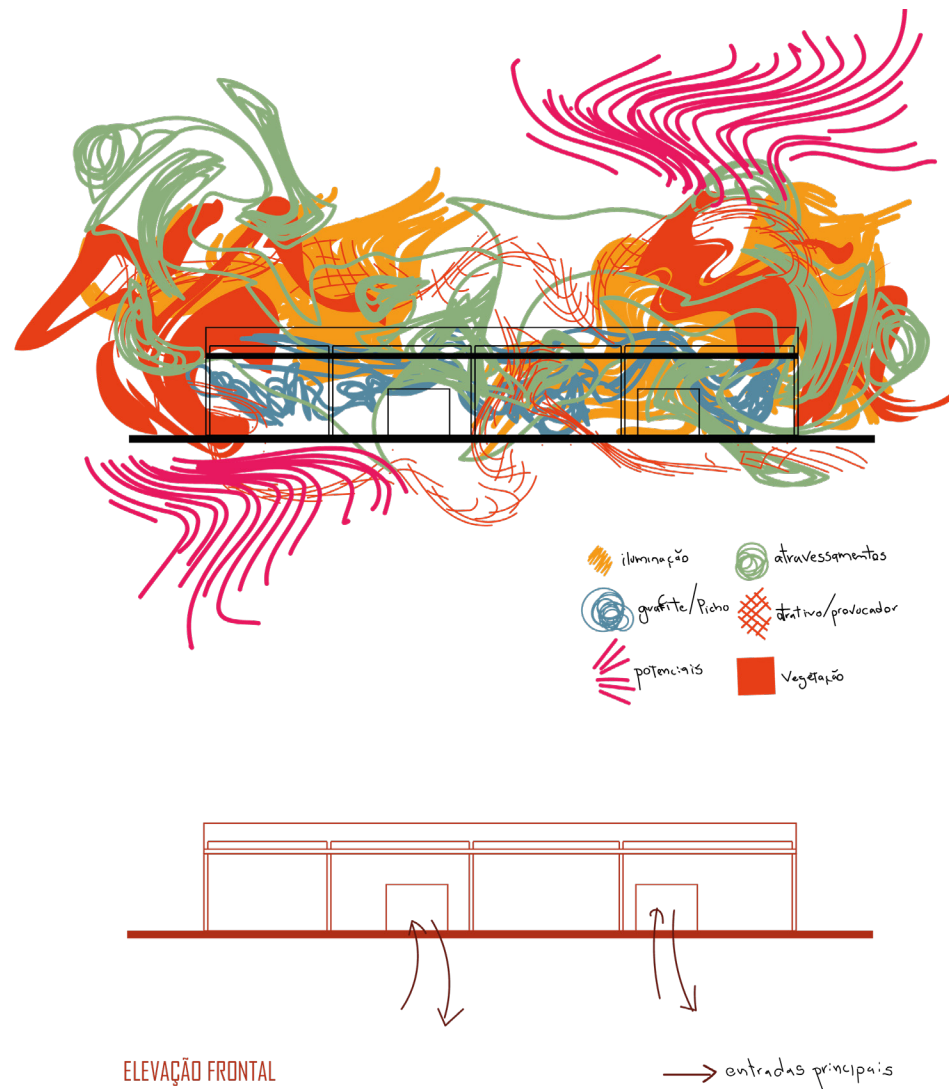


Figura 21: Corte do Galpão Ferroviário com fluxograma e cartografia de forças e afetos. Fonte: autora, 2023.

No entanto, como encontrar as brechas urbanas em meio aos acontecimentos múltiplos da esplanada ferroviária? Com o método da deriva (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) se provoca inúmeras contestações sobre o ambiente e como o próprio ambiente patrimonial influencia e é influenciado de acordo com as apropriações contidas nele, esse fator evidencia os espaços vazios e brechas que fundamentam as apropriações realizadas: “O vazio é a ausência, mas também a esperança, o espaço do possível. O indefinido, o incerto também é a ausência de limites, uma sensação quase oceânica(...)” (Solà-Morales, I., 2008).

Ainda, identifica-se a espacialidade da esplanada ferroviária sendo inserida em um contexto neocapitalista e neoliberalista, contudo, sua territorialidade não reflete prioritariamente estruturas produtivas, mas se reforça como um espaço convidativo em que há outros meios de se habitar e se apropriar:

Um lugar vazio, sem cultivos nem construções, numa cidade ou num subúrbio, um espaço indeterminado sem limites precisos. Também é um lugar aparentemente esquecido onde parece predominar a memória do passado sobre o presente, um lugar obsoleto onde perduram certos valores apesar de um abandono completo do resto da atividade urbana; em suma, um lugar que é exógeno e estranho, fora do circuito das estruturas produtivas das cidades (...) (Solà - Morales, I., 1995, n.p.)

Entretanto, de acordo com as experimentações espaciais, o patrimônio ferroviário de Birigui apresenta maior complexidade. Aquilo que pode se mostrar como vazio, é na realidade encoberto pela invisibilidade provocada pela longa extensão da esplanada e pelas características físicas de sua paisagem, no qual possibilita a multiplicidade dos rizomas e agenciamentos sem que sejam percebidos por olhares desatentos; somente adentrando o espaço passa a se reconhecer as dimensões das brechas contidas no patrimônio e como elas são a chave para a apreensão das tramas

e tessituras que formam o lugar habitável do bem patrimonial.

Mas acontece, justamente, que um rizoma, ou multiplicidade, não se deixa sobrecodificar, nem jamais dispõe de dimensão suplementar ao número de suas linhas, quer dizer, à multiplicidade de números ligados a estas linhas. Todas as multiplicidades são planas, uma vez que elas preenchem, ocupam todas as suas dimensões: falar-se-á então de um plano de consistência das multiplicidades, se bem que este “plano” seja de dimensões crescentes segundo o número de conexões que se estabelecem nele. As multiplicidades se definem pelo fora: pela linha abstrata, linha de fuga ou de desterritorialização segundo a qual elas mudam de natureza ao se conectarem às outras. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.16)

Por consequência, as chamadas brechas urbanas do patrimônio ferroviário de Birigui desdobra-se em uma nova dimensão que abrange uma paisagem divergente daquela apresentada por opiniões populares, não se trata de um terreno vazio, sem acontecimentos e morto na dinâmica urbana contemporânea, mas sim, um lugar entre os lugares, um plano que se converge em várias camadas, das quais cada uma apresenta uma especificidade, algo único que diverge completamente do tradicional ou do funcional imposto inicialmente ao território.

As figuras 22 e 23, são cartografias (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009), realizadas por meio dos agenciamentos encontrados nas derivas (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013), do qual as ilustrações apreendem os acontecimentos dentro das brechas, manifestando por meio figurativo a presença da vegetação, dos olhares curiosos, daqueles que enfrentam o desconhecido e partem em direção a esplanada ferroviária, do selvagem, da vida que ali se concretiza por meio das práticas escondidas entre as aberturas sem funcionalidade imposta.

São por essas brechas que se apreendem as potencialidades do patrimônio e como sua paisagem se une com os sujeitos formando uma nova dimensão de práticas, sejam urbanas ou rurais, são nas brechas que o contraditório se entrelaça com o cotidiano formando uma trama de acontecimentos visíveis apenas para aqueles que se permitem enxergar a verdadeira beleza e simbolismo incrustado na esplanada férrea:

Essas sensações em relação a alguns ambientes poderiam ser percebidas, por exemplo, ao percorrer uma rua habitual em que, “se prestarmos um mínimo de atenção, poderemos reconhecer ali zonas de bem-estar e de mal-estar que se alternam, e em relação às quais poderíamos chegar a estabelecer os seus correspondentes cumprimentos”. (Careri, F., 2013, p.82)



Figura 22: Cartografia de atmosfera sobre as brechas encontradas no patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2023.



Figura 23: Cartografia sobre as brechas e seus simbolismos no patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2023.

Contudo, por meio de experimentações espaciais, o que aconteceria se a cartografia se distorcer até se reinventar numa mancha de diferentes cores? Quais histórias estas cores contariam? São questionamentos que se evidenciam quando a imagem da paisagem urbana não somente é vinculada a mapas e fotografias, mas a aspectos afetivos que tendem a reforçar a potência existente no local. Então como identificar esses potenciais em meio às brechas? Por partes, primeiramente as cores identificam as diferentes tonalidades de verde e marrom que compõem a vegetação e o solo do terreno estudado, enquanto os fios brancos interligam as outras cores, como se cada pedaço da memória do território estivesse correlacionada embora independente uma da outra. Se as cores pudessem contar a história tal como a espacialidade, provavelmente reconheceriam cada agenciamento que habita o patrimônio bem como cada rastro deixado por indivíduos que vivenciam e vivenciaram o lugar e como modificaram a paisagem com o ato de caminhar:

(...) ou do caminhar como forma de ver paisagens e, também, como modo não somente de ver, mas sobretudo de criar paisagens. Careri defende, segundo suas próprias palavras, o “caminhar como forma de intervenção urbana” e a “errância como arquitetura da paisagem”, ou, como o subtítulo do livro revela, o caminhar como uma forma de arte, como uma prática estética (Careri, F., 2013, p.7)

A partir disso, o ato de caminhar gerou toda a apreensão contida neste estudo, e, por consequência, o locomover-se se situa como um modo de intervenção urbana remetendo aos aspectos e símbolos que já existem no local do patrimônio, podendo potencializar as práticas e presenças do patrimônio ferroviário.

Com o termo “percurso” indicam-se, ao mesmo tempo, o ato da travessia (o percurso como ação do caminhar), a linha que atravessa o espaço (o percurso como objeto arquitetônico) e o relato do espaço atravessado (o percurso como estrutura narrativa). (CARERI, F., 2013, p.32)

Logo, como uma via de mão dupla, à medida que os sujeitos atravessam a esplanada ferroviária, o patrimônio e suas multiplicidades também atravessam os indivíduos, ambos saem modificados desse encontro. Entretanto, o que Careri exemplifica com o ato de caminhar é que deve ser feito de modo atento, utilizando as percepções sonora, visual e tátil, de forma que a ambientação seja reconhecida como um todo, sendo este um espaço de encontro com a paisagem, o patrimônio e os sujeitos que a habitam.

Nesse espaço de encontro, o caminhar revela-se útil à arquitetura como instrumento cognitivo e projetual, como meio para se reconhecer dentro do caos das periferias uma geografia e como meio através do qual inventar novas modalidades de intervenção nos espaços públicos metropolitanos (...) (CARERI, F., 2013, p.32)

No entanto, o espaço do encontro também se revela como espaço do desencontro, o visível e o invisível convivem no mesmo ambiente, tornando a paisagem urbana e patrimonial emblemática a ponto de surgir dúvidas de como uma espacialidade pode conter diversidades e controvérsias tão presentes quanto seus aspectos físicos.

Hoje se pode construir uma história do caminhar como forma de intervenção urbana que traz consigo os significados simbólicos do ato criativo primário: a errância como arquitetura da paisagem, entendendo-se com o termo paisagem a ação de transformação simbólica, para além de física, do espaço antrópico. (CARERI, F., 2013, p.28)

Assim, as camadas que compõem a esplanada ferroviária trazem consigo a memória, o afeto, o perceptivo, o físico e as possibilidades de intervenção que contribuem para a conservação do patrimônio e sua paisagem intrínseca e específica do próprio lugar.

2.2. A PAISAGEM E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Com as apreensões realizadas por meio da experimentação espacial, identifica-se aspectos particulares que ao serem reconhecidos são relevantes para identificar o patrimônio ferroviário e sua paisagem urbana e rural em meio a cidade contemporânea. Assim, antes, é necessário entender como a heterogeneidade espacial se faz presente na paisagem patrimonial, bem como os agenciamentos apontam determinados devires no território que conectam as experiências uma a outra, criando tramas e conceitos distintos.

(...) cada conceito remete a outros conceitos, não somente em sua história, mas em seu devir ou suas conexões presentes. Cada conceito tem componentes que podem ser, por sua vez, tomados como conceitos (...). Os conceitos vão, pois, ao infinito e, sendo criados, não são jamais criados do nada. Em segundo lugar, é próprio do conceito tornar os componentes inseparáveis nele: distintos, heterogêneos e todavia não separáveis, tal é o estatuto dos componentes, ou o que define a consistência do conceito, sua endo-consistência. É que cada componente distinto apresenta um recobrimento parcial, uma zona de vizinhança ou um limite de indiscernibilidade com um outro (...) (Deleuze, G; Guattari, F., 1992, p.31)

No entanto, é necessário frisar que a paisagem não é composta apenas pelos elementos físicos, de modo que a paisagem e o patrimônio são meios heterogêneos que contém potencialidades apreendidas de acordo com os agenciamentos e devires que atravessam o lugar. “Tudo é visão, devir. Tornamo-nos universo. Devires animal, vegetal, molecular, devir zero.” (Deleuze, G; Guattari, F., 1992, p.219).

A geografia não se contenta em fornecer uma matéria e lugares variáveis para a forma histórica. Ela não é somente física e humana, mas mental, como a paisagem. Ela arranca a história do culto da necessidade, para fazer valer a irredutibilidade da contingência. Ela a arranca do culto das origens, para afirmar a potência de um “meio” (o que a filosofia encontra entre os gregos, dizia Nietzsche, não é uma origem, mas um meio, um ambiente, uma atmosfera ambiente: o filósofo deixa de ser um cometa...). Ela a arranca das estruturas, para traçar as linhas de fuga que passam pelo mundo grego, através do Mediterrâneo. Enfim, ela arranca a história de si mesma, para descobrir os devires (...) (Deleuze, G; Guattari, F., 1992, p.125)

Partindo disso, identifica-se que o território patrimonial ferroviário e sua paisagem contemporânea revelam um lugar de pertencimento para os habitantes próximos da esplanada ferroviária, tal espaço é utilizado como uma extensão dos costumes rurais e urbanos dos sujeitos, uma vez que todo o seu território é apropriado como se fosse uma ampliação do terreno das residências, das quais os moradores fazem usos rurais, como cultivo de hortaliças, leguminosas e frutas, bem como o cultivo de animais de pequeno e grande porte, como gansos, galos, patos e cavalos. Assim como outros sujeitos utilizam a área do patrimônio para pichar e grafitar frases e desenhos com ou sem contexto político e social, tais dinâmicas revelam uma diversidade que está presente nas controversas.

Por conseguinte, a percepção da paisagem e sua relação com o patrimônio ferroviário deve ser identificada para além das dinâmicas entre sujeitos e espacialidade, devido aos fatores pré-existentes que formularam a paisagem, e logo após a intervenção humana direta se apropriou e alterou a espacialidade ao seu favor e as suas necessidades, como supramencionado. Apesar de ambos elementos que compõem a paisagem e o patrimônio serem independentes, somente quando juntas e correlacionadas é que dão sentido a territorialidade da esplanada ferroviária e seus edifícios, posto que, apesar de existirem separadamente, não há como definir como a cidade contemporânea e sua paisagem se comportam sem a presença de sujeitos, de mesmo modo que não há como prever a presença de sujeitos sem lugares:

O percepto é a paisagem anterior ao homem, na ausência do homem. Mas em todos estes casos, por que dizer isso, já que a paisagem não é independente das supostas percepções dos personagens, e, por seu intermédio, das percepções e lembranças do autor? E como a cidade poderia ser sem homem ou antes dele, o espelho, sem a velha que nele se reflete, mesmo se ela não se mira nele? É o enigma (freqüentemente comentado) de Cézanne: “o homem ausente, mas inteiro na paisagem”. Os personagens não podem existir, e o autor só pode criá-los porque eles não percebem, mas entraram na paisagem e fazem eles mesmos parte do composto de sensações. (Deleuze, G; Guattari, F., 1992, p.218 e 219)

Não obstante, a interligação entre a paisagem e o patrimônio ferroviário se destacam em meio a paisagem da cidade contemporânea, da qual parece não haver brechas e pontos de fuga, embora essas lacunas de fato existem e se fazem presentes através da ausência de funções, gerando um lugar com aspectos de refúgio que permite e reforça aos sujeitos que a mudança é algo positivo, o atravessamento é algo necessário e o transbordamento é algo inevitável. “A cidade revela-se um espaço do estar inteiramente atravessado pelos territórios do ir.” (Careri, F., 2013, p.162).

Assim, a principal apropriação e alteração realizada diariamente pelos indivíduos que atravessam a espacialidade do patrimônio é a de caminhar, deixando seus rastros como um novo agenciamento da tessitura do patrimônio e de sua paisagem, o ato da andança ativa as potencialidades adormecidas do local e o transforma em lugar. “O caminhar produz lugares”. (Careri, F., 2012, p. 51) e “(...) era preciso experimentar a cidade como um território Indico a ser utilizado para a circulação dos homens através de uma vida autêntica. Era preciso construir aventuras.” (Careri, F., 2013, p.101). Logo, por meio das aventuras cotidianas citadas por Careri são efetuados e apreendidos os agenciamentos do território, e como os agenciamentos se relacionam com a paisagem, formando novas características, seja pela grama pisoteada, por resquícios deixados entre as plantações ou, até mesmo, pela relação de reterritorializar todo um ambiente cultivando a prática de andar.

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, F., 2013, p.51)

Desse modo, ao apreender os agenciamentos da paisagem patrimonial, foi efetuada uma cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) com o objetivo de simbolizar os aspectos significantes da espacialidade. Por consequência, a Figura 24 reconhece as entrelinhas da paisagem, aquilo que permanece entre os sentidos e percepções, dos quais somente os sujeitos que percorrem o local e o observam de modo ativo conseguem descrever e identificar, assim, os tons terrosos refletem as cores da terra sem a vegetação especificamente os caminhos do desejo que cortam na transversal a esplanada ferroviária, formando dois caminhos que auxiliam no atravessamento de pedestres, motociclistas e ciclistas, no entanto, há caminhos por entre as plantações locais ajudando os moradores e cultivadores a se locomover por entre as vegetações no intuito de realizar determinadas manutenções. Ainda, os traços em tons azulados e brancos caracterizam os entrelaçamentos de agenciamentos que cruzam a territorialidade do patrimônio, bem como o sujeito apreende todo o espaço através do caminhar por entre a paisagem, “(...) a relação entre arte e natureza mudou, a natureza mudou, a paisagem contemporânea produz os seus próprios lugares autonomamente, no suprimido acham-se os futuros abandonados produzidos pela entropia.” (Careri, F., 2013, p.30)



Figura 24: Cartografia de atmosfera sobre a paisagem do patrimônio ferroviário.
Fonte: autora, 2023.

Contudo, ao desconstruir a cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) da Figura 22, vê-se na Figura 25 o transbordamento dos afetos que contribuem para os aspectos da paisagem local, os tons terrosos e quentes se sobressaem enquanto os tons frios se espalham pelas brechas da ilustração, desse modo a cartografia identifica o processo de reterritorialização dos indivíduos que apropriam e transformam toda a paisagem com cores e texturas, movimentando toda a espacialidade por meio de suas ações cotidianas.



Figura 25: Cartografia da reterritorialização da paisagem do patrimônio ferroviário.
Fonte:autora, 2023.

Logo, se percebe que a heterogeneidade do patrimônio ferroviário transparece na esplanada e no comportamento que os sujeitos aderem ao atravessarem e serem atravessados pelas potencialidades.

(...) Nada se passa aí, mas tudo se torna, de tal maneira que o acontecimento tem o privilégio de recomençar quando o tempo passou. Nada se passa, e todavia tudo muda, porque o devir não pára de repassar por seus componentes e de conduzir o acontecimento que se atualiza alhures, a um outro momento. Quando o tempo passa e leva o instante, há sempre um entre-tempo para trazer o acontecimento. É um conceito que apreende o acontecimento, seu devir, suas variações inseparáveis, ao passo que uma função apreende um estado de coisas, um tempo e variáveis, com suas relações segundo o tempo. O conceito tem uma potência de repetição, que se distingue da potência discursiva da função. (Deleuze, G; Guattari, F., 1992, p.203)

Por conseguinte, tudo o que é agregado a tessitura de agenciamentos se torna ou se altera, de modo que o devir do patrimônio ferroviário está interligado ao conceito de modificar tudo aquilo que cruza seu território, inclusive os sujeitos que veem no espaço uma lacuna para expressar suas vontades e dar novos significados a área patrimonial, o que provoca constante movimento como expressado nas cartografias (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) das Figuras 14, 23, 25 e 27.

Um rico tecido de correspondências pode estabelecer-se entre os planos. Mas a rede tem seus pontos culminantes, onde a sensação se torna ela própria sensação de conceito, ou de função; o conceito, conceito de função ou de sensação; a função, função de sensação ou de conceito. E um dos elementos não aparece, sem que o outro possa estar ainda por vir, ainda indeterminado ou desconhecido.

Cada elemento criado sobre um plano apela a outros elementos heterogêneos, que restam por criar sobre outros planos: o pensamento como heterogênese. É verdade que estes pontos culminantes comportam dois perigos extremos: ou reconduzir-nos à opinião da qual queríamos sair, ou nos precipitar no caos que queríamos enfrentar. (Deleuze, G; Guattari, F., 1992, p.254)

2.3. AUSÊNCIA, MEMÓRIA E O AFETAR NO TERRITÓRIO

Não obstante, toda a extensão territorial da esplanada do patrimônio ferroviário, revela, ao ser experienciada pelas derivas (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013), que sua composição se trata de ausência, memória e afeto, das quais refletem suas características físicas, seja pelo aspecto de abandono ou pela apropriação que consiste em cultivo de animais e espécies de plantas, mas também de atividades físicas e artísticas.

Percorrendo hoje a mesma seção, caminhando pela mesma rota, a sequência dos espaços não é mais tão simples. Os nossos pés encontrariam uma série de interrupções e de retomadas, fragmentos de cidade construída e de zonas não construídas que se alternam reciprocamente numa contínua paisagem do cheio ao vazio. (Careri, F., 2013, p.162)

A ambiguidade entre o rural e o urbano se faz presente na área da esplanada ferroviária, as linhas que unem os agenciamentos que movimentam a territorialização, desterritorialização e reterritorialização indicam que a espacialidade e paisagem patrimonial se torna um ponto de fuga das funcionalidades da cidade moderna e contemporânea, no qual ressalta-se o acúmulo de fenomenologias que movem-se atraindo e repelindo determinadas ações, ou seja, aquilo que pode ser visto como lugar vazio na verdade está cheio de vivências e articulações entre dinâmicas específicas.

“As territorialidades são, pois, atravessadas, de um lado a outro, por linhas de fuga que dão prova da presença, nelas, de movimentos de desterritorialização e reterritorialização” (Deleuze G., Guattari F., 1995, p.69).

(...) como em qualquer coisa, há linhas de articulação ou segmentaridade, estratos, territorialidades, mas também linhas de fuga, movimentos de desterritorialização e desestratificação. As velocidades comparadas de escoamento, conforme estas linhas, acarretam fenômenos de retardamento relativo, de viscosidade ou, ao contrário, de precipitação e de ruptura. Tudo isto, as linhas e as velocidades mensuráveis, constitui um agenciamento. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p. 10)

Ainda, segundo alguns dos moradores da Vila dos Operários da Ferrovia concederam a gravação de diálogos sobre a relação deles com a territorialidade do Patrimônio Ferroviário, no qual foi revelado que a memória dos antigos trabalhadores que habitam a esplanada ferroviária é ligada ao conceito preservacionista, tendendo ao desejo pela volta do passado, o enxergando como tempo harmônico e perfeito. Contudo, não pode-se negar a existência de novas forças e agenciamentos, dos quais quase nenhum se interliga à funcionalidade anteriormente imposta à esplanada.

2.4. ENTREVISTA e DIÁLOGOS

Data: 08/06/2023

Parte 1:

Entrevista com ex-funcionários da Ferrovia:

Evelyn: mas mãe? (...)

Eunice: (inaudível)

Evelyn: será que é aqui?

Eunice: não...eu acho que é aqui

(barulho de andar sobre folhagens)

eunice pega uma pitanga da frente de uma das residências

Evelyn: ta azeda?

Eunice: hmm, ta

Eunice: inaudível

Evelyn: então eu não sei, será que é aqui? (...) a gente pode perguntar em outras casas...

Evelyn: a pode ser essa ó (...) tem campainha?

(som de pássaros)

um homem chega numa moto

Evelyn: moço (...)

(ele ignora e prossegue em direção ao seu portão, ele entra e o fecha barulho de moto acelerando)

(nova tentativa de aproximação)

Evelyn: moço, bom dia, tudo bem? desculpa atrapalhar (...) Você tem alguma relação com os trabalhadores da ferrovia?

Moço (Ailton): não.

Evelyn e Eunice: e você conhece alguém que mora aqui que tenha alguma relação? ou que tem parente?

Eunice: que trabalhou antigamente...

Moço (ailton): ninguém.

Evelyn: então, eu sou aluna de arquitetura e eu queria saber mais da história, é que eu vou fazer meu TCC...

eunice: é sobre a linha férrea de birigui...

Evelyn: é...

Eunice: ela estuda em presidente prudente na unesp e está o último ano de arquitetura e urbanismo (...) e a pesquisa dela é sobre a linha férrea.

Evelyn: eu fui atrás da prefeitura, tudo, ...

Eunice: nossa, fomos em tudo quanto é de lugar da prefeitura

Moço (ailton): faz assim ó, cê passa aqui amanhã de manhã ou (...)

Evelyn: ham..

Moço (ailton): quem sabe meu cunhado saiba, ele trabalhou ai

Evelyn: a que bom!

Moço (ailton): mas eu acho que não tenho não

Eunice: e amanha que horas?

Evelyn: qual o nome dele?

Moço (ailton): Laercio

Evelyn: e qual seu nome?

moço (ailton): Ailton

Evelyn: obrigada Ailton

Eunice: e amanha que horas?

Ailton: a eu não sei se ele vai trabalhar amanha, ou cê passa no final da tarde que ele deve estar aqui

Evelyn: tudo bem, tudo bem, eu vou tentar

Ailton: o carro dele não ta ai, ou ce passa no final da tarde

Eunice: ok

Ailton: quem sabe te explicar isso é ele

Eunice: é que é muito importante é só pra concluir a pesquisa dela, ela necessita né

Evelyn: a gente (...) encontrou umas pessoas ali, e falaram de um tal de david, que todos chamam de D, e ai mora por aqui ...

Ailton: sei não.

Evelyn: a gente não conseguiu encontrar a casa dele..

Evelyn: tudo bem então, obrigada viu?

Ailton: passa no final da tarde que ele vai ta aqui

Evelyn: ta bom, muito obrigada

Ailton: que ai ele passa a informação, que ele aposentou ai

Evelyn e eunice: olha.. que bom

Eunice: muito interessante, muito bom pra ela porque só pra isso mesmo, pra escola, pra faculdade

Ailton: outro dia chamaram ele que precisou e ele foi dar uma palestra

Evelyn: tudo bem, tudo bem, muito obrigada viu? bom dia!

Eunice: olha que coisa linda em cima do muro (um gato)

Evelyn: é...

Parte 2:

Entrevista com ex-funcionários da Ferrovia:

Saímos em direção a pessoas na calçada da Vila Ferroviária

Barulhos de latido

Evelyn: tem um povo ali na frente...

Barulhos de conversas paralelas

Evelyn: Licença, bom dia, desculpa atrapalhar

Eunice: bom dia!

Evelyn: eu sou estudante de arquitetura e faço faculdade em presidente prudente na Unesp, vocês moram por aqui?

Pessoas: Sim!

Evelyn: eu queria saber um pouco da relação de vocês com a linha férrea... se vocês tem algum relato ou conhecem alguém que trabalhou...

Homem: Eu trabalhei!

Evelyn: Você trabalhou?! menino que eu vou precisar da sua ajuda, você tem algum relato como era quando foi construída? da época que foi transferido lá do centro pra cá? alguma coisa desse tipo que você possa falar, tipo...

Homem: Então, vamo lá, quando tava lá tava atrapalhando o centro...só que depois a cidade cresceu, aí construíram do mesmo tamanho, ficou a mesma coisa..

Evelyn: você conheceu o engenheiro ou arquiteto que fez o deslocamento?

Homem: não sei...

Mulher: sabe quem deve conhecer? o Manoel

Eunice: e quem é esse Manoel?

Mulher: esse Manoel, é naquela casa lá (apontam para a primeira casa da vila férrea) Sabe a praça? que do lado tem aquela lanchonete, a casa de cá...

Homem: na esquina mesmo

Mulher: Ele...ele tem até hoje os papeis tudo da empresa, e ele é advogado e tem tudo no computador dele, ele tem tudo o que precisa e entra direto em contato com eles em Brasília e falam na hora.

Eunice: é que ela precisa para o TCC dela...

Mulher: Então, não sei ó...

Homem: fala que foi o seu Luizinho que mandou você lá

Evelyn: tudo bem!

Mulher: você pode ir lá no Manoel que ele sabe, ele tem os arquivos né Carlos? de quem foi o engenheiro.

Evelyn: e como foi pra você trabalhar naquela época?

Seu Luizinho/Carlos: foi bom..

Mulher: foi a benção!

Evelyn: E aí todas as casas eram de funcionários né?

Seu Luizinho/Carlos:É, dos funcionários da rede ferroviária, aí doaram pra nós que era funcionário

Mulher: Então você vai lá que o Manoel te passa tudo certinho

Evelyn: tudo bem então!

Seu Luizinho/Carlos: Na ferrovia nós trabalhava aqui na estação, e o marido dessa mulher aqui, é da parte de conserva da linha... cada um tinha sua parte, e eu...a parte de

Mulher: o Manoel trabalhava no escritório.

Seu Luizinho/Carlos: e eu a parte de manutenção dos trilhos

Passa uma senhora

Todos: bom dia dona Rosa

Dona Rosa: Bom dia, fui buscar minha marmita

Evelyn: o que você acha agora?

Seu Luizinho/Carlos: A linha foi privatizada a 30 anos, em 1995, por isso que eu saí, aposentei antes, porque era pra mim ir lá pra Bauru e fazer de Bauru pra Santos... aí eu queria aposentar e ficar por aqui

Evelyn: tá certo!

Seu Luizinho/Carlos: Então.. já tá pra vencer já quando privatizou, vai vencer os 30 anos, aí o governo vai pegar de novo, pode ver que tá cheio de árvore, mato, antes era tudo arrumadinho...Abandono né?

Eunice: o trem ainda passa?

Seu Luizinho/carlos: passa! só cargueiro.. aí a privatização, é só dono da linha...então o...

Evelyn: Os galpões não são privatizados?

Seu Luizinho/carlos: não..não, privatizou só o leito da linha, só os transportes

Eunice: então o governo vai retomar?

Seu Luizinho/Carlos: vai retomar, já tão dizendo que vai voltar com passageiros...porque com a privatização eles só qué dinheiro né? ai...abandona... é um descaso, não tem uma intenção...daí eles (governo) vão querer voltar os passageiros de novo...ai vão arrumar tudo, deixar esse abandono que tá, porque a ferrovia passava veneno pra...

Evelyn: pra não crescer tanto assim (a vegetação)...

Seu Luizinho/Carlos: é..

Evelyn: tudo bem, o senhor sabe de quem pertence aquela outra parte onde tem os cavalos?

Seu Luizinho/ Carlos: é da rede ferroviária, tudo deles...o povo vai encostando né?

Eunice e Evelyn: muito obrigada!

Evelyn: dai é só falar que foi o seu luizinho?

Seu Luizinho/Carlos: isso, só falar que foi o seu luizinho que te mandou lá..porque eu ficava mais com a parte manual, da manobra.

Evelyn: tenha um bom dia, bom final de semana, obrigada!

Mulher: eu tenho o contato dele aqui ó

Evelyn: ai, pode me passa? obrigada!

Parte 3:

Entrevista com ex-funcionários da Ferrovia:

Andando em direção a casa do Senhor Manoel

Barulhos de latidos de cachorro

Eunice: oia um cachorro grande na janela... e se o cachorro vim atrás da gente?

Evelyn: não vem mãe..será que tem campainha? não tem...

Evelyn: (gritos) SEU MANOEL?!

Não havia ninguém em casa no momento

Cerca de 30 minutos depois chega um carro e dele desce um jovem adulto de aproximadamente 30 anos.

Evelyn: Bom dia! Tudo bem? É aqui que o Seu Manoel mora?

Moço: É aqui que seu Manoel mora

Evelyn: Você é filho dele?

Moço: sou

Evelyn: Tudo bem, eu sou a Evelyn e sou estudante de arquitetura da Unesp de Presidente Prudente

Moço: Aham

Evelyn: E aí eu conversei com seu Luizinho, ali que mora lá pra baixo e o meu tfg é sobre a estação ferroviária, a esplanada ferroviária. Seu pai tem alguma informação sobre esse local?

Moço: tem bastante.

Eunice: Que benção!

Evelyn: E como eu faço para poder falar com ele?

Moço: eu vou ver se ele tá lá dentro.

Evelyn: ta bom, obrigada!

Uns minutos depois

Evelyn: Pode entrar?

Eunice: os cachorros, estou com medo

Moço: eles estão presos

Barulhos de latidos, entramos em um almoxarifado da casa

Moço: eu sou da unesp de Marília

Evelyn e Eunice: Que legal!

Moço: da Filosofia

Evelyn: e já se formou?

Moço: Não, acabei nem me formando

Evelyn: ah que pena!

Moço: fui até o último ano, só um minutinho que vou ver se meu pai está acordando.

Eunice: sem pressa! talvez ele nem tomou o café ainda

Logo após a gravação foi interrompida pois o filho do seu Manoel disse que não o encontrou na casa, e passou o contato do pai para a gente. Por meio de conversas o Seu Manoel disse não ter nenhum documento com relação ao patrimônio ferroviário de Birigui, mas me passou o contato do senhor Renato, este por sua vez me aconselhou a procurar dados históricos na biblioteca municipal e garimpar o que eu necessitaria para meu trabalho e me indicou conversar com o senhor Ricardo que atualmente gerencia a Secretaria da Cultura e Turismo da cidade, contudo ao entrar em contato com o senhor Ricardo, houveram contratempos e o mesmo não conseguiu atender ou informar o que eu precisava.

De modo geral, os diálogos foram importantes para a apreensão dos corpos heterogêneos desse espaço, e sua resistência ao falar ou compartilhar qualquer informação sobre o patrimônio mostrou-se ser algo em que todos os habitantes da Vila bem como os membros do poder público municipal compactuam entre si, como um acordo silencioso em que nenhuma das partes revelam documentos de posse de terreno para que não ocorram possíveis problemáticas que os envolvessem.

A partir dos diálogos com os moradores da região, houveram algumas tentativas para descobrir o paradeiro dos documentos originais que datavam e noticiavam a transposição do leito férreo, bem como as demais informações técnicas sobre o projeto arquitetônico do conjunto ferroviário do ano de 1970, contudo tais informações teriam de ser procuradas em registros físicos na biblioteca municipal, no qual, seria uma atividade a parte que necessitaria de mais tempo do que o previsto e não haviam garantias que seriam encontradas pistas sobre a documentação da chamada “Nova Estação Ferroviária”.

Assim, as conversações com os moradores da Vila Operária provocaram inúmeros questionamentos sobre como a perda da relação entre estes corpos e o espaço ressignificado da esplanada ferroviária foi se perdendo à medida que a linha férrea sofria processos de privatização e perda da funcionalidade original. De modo que, tais indivíduos somente poderiam se enxergar no território se este permanecesse intacto durante os anos, ou então retornasse a sua função original de atuar como espaço destinado a viajantes que utilizavam o trem como meio de transporte.

Partindo das informações adquiridas durante a conversa, precisa-se frisar que esta ideologia que romantiza o passado e, por tanto, desvaloriza os acontecimentos presentes e futuros não é, tampouco, um movimento para culpabilizar ou colocar os antigos trabalhadores ferroviários como antagonistas do patrimônio contemporâneo, mas deve-se reconhecer que as contradições e modificações entre o passado e presente ressalta um fator importante que deve ser considerado: a memória afetiva que unia esse conjunto de pessoas era vinculado a apenas uma característica do território, em que estava interligada a funcionalidade imposta a eles e a ferrovia, era, portanto, o trabalho e o conceito de uniformização que os conectam, as pontas soltas não o interessavam por nunca terem sido incentivados a reconhecer que aquilo que foge do padrão, ou seja, as brechas, a ausência, a resistência e o controverso são importantes para atar as dinâmicas existentes na espacialidade, como se fossem um emaranhado de informações desconexas que se sobrepõem e geram entrelaçamentos entre o tempo, a memória, o espaço e os indivíduos.

Logo, aqueles que resistem às novas dinâmicas e apropriações identificadas na esplanada ferroviária também contribuíram para a apreensão do espaço enquanto reconhecido como múltiplo, heterogêneo e diverso.

Não obstante, a ausência, contudo, se faz necessária neste caso, atualmente, precisamente a partir do final da década de 1990, todas as atividades e movimentações ocorridas no patrimônio ferroviário não se interligam a presença da linha férrea que, gerida pela RUMO - Transportes Ferroviários, ainda permanece em atuação, mas tem interligações com o fato de que a esplanada ferroviária e os edifícios ferroviários foram cedidos aos cuidados da prefeitura municipal de Birigui-SP, no qual, por não haver interesse em sua preservação ou conservação, modificaram sua arquitetura original diversas vezes (Figura 9) tentando impor uma nova função, seja comercial ou pública, das quais, nenhuma das tentativas trouxe resultados duradouros, já que em nenhum dos casos foi averiguado como os indivíduos realmente utilizavam e se apropriavam daquela espacialidade, o que resultou na ausência de funcionalidade e conseqüentemente, a ausência está atrelada a invisibilidade do patrimônio em meio a cidade contemporânea e suas dinâmicas, em que, por este motivo, viabiliza ações e agenciamentos marginalizados e periféricos. Em suma, a esplanada ferroviária e os patrimônios edificadas são refúgio para apropriações outras, para costumes outros, para a outra face da cidade que vive na ausência e no invisível.

(...) as grandes paisagens têm, todas elas, um caráter visionário. A visão é o que do invisível se torna visível... a paisagem é invisível porque quanto mais a conquistamos, mais nela nos perdemos. Para chegar à paisagem, devemos sacrificar tanto quanto possível toda determinação temporal, espacial, objetiva; mas este abandono não atinge somente o objetivo, ele afeta a nós mesmos na mesma medida. Na paisagem, deixamos de ser seres históricos, isto é, seres eles mesmos objetiváveis. Não temos memória para a paisagem, não temos memória, nem mesmo para nós na paisagem. Sonhamos em pleno dia e com os olhos abertos. Somos furtados ao mundo objetivo mas também a nós mesmos. É o sentir. (Cézanne, op. cit., p. 113. Cf. Erwin Straus, *Du sens des sens*, Ed. Millon, p. 519)

No entanto, há memórias que não negam a existência da tessitura de agenciamentos contemporâneos do patrimônio ferroviário, tais memórias pertencem àqueles indivíduos que utilizam e se apropriam da extensão da esplanada ferroviária para expressar suas necessidades, atribuindo novos significados e novas dinâmicas ao local.

Assim como visto na cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) da Figura 26, no qual, superficialmente não é possível enxergar e identificar as linhas de agenciamentos que compõem a tessitura do patrimônio, mas ao adentrá-lo inicia-se um percurso de reconhecimento das territorialidades em que se torna visível camadas antes ausentes da paisagem, o afetar se torna palpável e convida as pessoas a caminharem e criarem suas próprias dinâmicas com o patrimônio ferroviário, assim, a ilustração busca enfatizar que ao mudar o ângulo de perspectiva sobre as determinações e suposições do bem patrimonial, começa-se a apreender todas as linhas que se conectam e se sobrepõe, camadas que revelam a simplicidade de uma espacialidade como a esplanada ferroviária pode causar no habitar cotidiano de uma

cidade contemporânea, ressoando como um ponto de respiro para o caos urbano, de forma que o lugar apresenta seu próprio tempo, este sendo o contrário do tempo maquínico das indústrias, de modo que esta temporalidade parece um sopro de ar fresco, um vento matinal que transporta o afetar para além dos corpos heterogêneos no espaço da esplanada ferroviária.



Figura 26: Cartografia de forças e afetos sobre os agenciamentos de tempo, memória e ausência no patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2023.

Conquanto, a Figura 27 revela a desconstrução da figura apresentada anteriormente, nesta cartografia é ilustrado como as linhas pertencentes ao agenciamento podem apresentar vibrações que emanam por toda a espacialidade, reverberando de acordo com a ausência, a memória e o afetar, no qual ambos têm a habilidade de se modificar e modificar a atmosfera local. Assim, toda e qualquer alteração proposta ou realizada pode mudar completamente os afetos de pertencimento, a vivência escondida e permitida através da ausência de poderes externos ao patrimônio, e as memórias que se entrelaçam de acordo com o habitar o território.



Figura 27: Cartografia desconstruída sobre os agenciamentos de tempo, memória, afetos e ausência no patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2023.

ENTRELAÇAMENTO DE TESSITURAS DO PATRIMÔNIO

3.1. A POTENCIALIDADE E MULTIPLICIDADE HETEROGÊNEA

Como já mencionado, o patrimônio ferroviário de Birigui foi reconhecido através das potencialidades e multiplicidades apreendidas durante derivas (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) e métodos que visam a experimentação espacial, sabendo que somente caminhando é que se pode conhecer uma determinada espacialidade. A partir disso, as características já citadas, são, antes de qualquer determinação, um registro da heterogeneidade que movimenta e articula a dinâmica do patrimônio ferroviário numa cidade moderna e contemporânea.

1o e 2o - Princípios de conexão e de heterogeneidade: qualquer ponto de um rizoma pode ser conectado a qualquer outro e deve sê-lo. (...) Num rizoma, ao contrário, cada traço não remete necessariamente a um traço lingüístico: cadeias semióticas de toda natureza são aí conectadas a modos de codificação muito diversos, cadeias biológicas, políticas, econômicas, etc., colocando em jogo não somente regimes de signos diferentes, mas também estatutos de estados de coisas. Os "Agenciamentos coletivos de enunciação funcionam, com efeito, diretamente nos agenciamentos maquínicos, e não se pode estabelecer um corte radical entre os regimes de signos e seus objetos. (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.14)

Desse modo, segundo Deleuze e Guattari, os agenciamentos coletivos refletem diretamente nos aspectos físicos, ou seja, no caso estudado há efeitos que atuam diretamente nas características da esplanada ferroviária e dos edifícios do patrimônio, sendo, o que define a heterogeneidade se determina por não haver uma divisão entre seus meios, estando conectado as multiplicidades e potencialidades.

Para tanto, é observado ativamente que o patrimônio ferroviário é maior que a definição de um vazio urbano com aspectos de abandono e de pouco interesse para o poder público, pelo contrário, o patrimônio tende a transbordar seus agenciamentos para além da funcionalidade modernista em que o projeto foi concebido.

Os vazios são parte fundamental do sistema urbano e são espaços que habitam a cidade de modo nômade, deslocam-se sempre que o poder tenta impor uma nova ordem. São realidades crescidas fora e contra aquele projeto moderno que ainda é incapaz de reconhecer os seus valores e, por isso, de associar-se a eles. (Careri, F., 2013, p.157)

E, ainda:

Observando esse novo território crescido em todas as partes, com diversas declinações locais, evidenciou-se cada vez mais que além das novas manufaturas da edificação anônima havia uma presença que, após ter sido o pano de fundo por tanto tempo, tornava-se cada vez mais protagonista da paisagem urbana: essa presença era o vazio. (Careri, F., 2013, p.156)

Assim, a área do patrimônio se identifica pela tessitura de agenciamentos que correspondem a multiplicidade de dinâmicas e ações efetuadas dentro da territorialidade patrimonial, como: a presença de animais de pequeno e grande porte aos cuidados dos moradores, o cultivo de hortaliças, leguminosas e plantas frutíferas também administradas pelos moradores locais, de modo que ambos são caracterizados por serem práticas rurais dentro de um contexto urbano.

Bem como, as práticas urbanas presentes no patrimônio ferroviário tendem a estar relacionadas com expressões artísticas realizadas por grupos que grafitam e picham, ainda, aqueles que utilizam os edifícios patrimoniais para práticas religiosas de matriz africana, outrossim, há aqueles que se apropriam do patrimônio como refúgio e abrigo, sendo estes indivíduos caracterizados por estarem à margem da sociedade.

Por conseguinte, as dinâmicas mencionadas somente acontecem devido a não transparência que caracteriza a esplanada ferroviária, que, apesar de ser uma paisagem destacada por sua diversidade e aspectos naturais, causa atração e repulsão dependendo de como os sujeitos a julgam. Contudo, independente de como o patrimônio ferroviário é observado, há sempre o atravessamento dos afetos e percepções por entre os corpos, no qual, ressalta-se que a multiplicidade e as potencialidades reconhecidas advêm do encontro com o controverso, com o contraste entre as dinâmicas e as não dinâmicas, ou seja, com o patrimônio que é acolhido e o patrimônio que é negado.

Os territórios existenciais se diversificam, se heterogenizam. O acontecimento não é mais delimitado pelo mito, mas se torna foco de relance processual. O choque do movimento da arte com os papéis estabelecidos (...) sua propensão a renovar suas matérias de expressão e a textura ontológica dos perceptos e dos afetos que ele promove, operam se não uma contaminação direta dos outros campos, no mínimo o realce e a reavaliação das dimensões criativas que os atravessam a todos. (Guattari, F., 1992, p. 135)

Logo, entende-se por multiplicidade aquilo que se caracteriza por rizoma, sendo linhas que percorrem o meio, não havendo começo ou fim, interligando-se a paisagem do patrimônio e aos sujeitos que potencializam todo o local.

3.o - Princípio de multiplicidade: é somente quando o múltiplo é efetivamente tratado como substantivo, multiplicidade, que ele não tem mais nenhuma relação com o uno como sujeito ou como objeto, como realidade natural ou espiritual, como imagem e mundo. As multiplicidades são rizomáticas e denunciam as pseudomultiplicidades arborescentes. Inexistência, pois, de unidade que sirva de pivô no objeto ou que se divida no sujeito. Inexistência de unidade ainda que fosse para abortar no objeto e para “voltar” no sujeito. Uma multiplicidade não tem nem sujeito nem objeto, mas somente determinações, grandezas, dimensões que não podem crescer sem que mude de natureza (as leis de combinação crescem então com a multiplicidade). (Deleuze, G; Guattari, F., 1995, p.15)

3.2. CARTOGRAFAR ENTRE MEIOS

Os processos cartográficos (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) de mapeamento da área de estudo, partiram inicialmente das derivas e experimentações espaciais (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) que objetivavam identificar os agenciamentos contidos na tessitura que compõe a camada de afetos e afetamentos do patrimônio ferroviário.

Como visto nos tópicos anteriores, as cartografias (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) elaboradas reconheceram a dinâmica e movimentação contida na área da esplanada ferroviária, dentre as ilustrações, as figuras 14, 23, 25 e 27 foram utilizadas para compor um processo de identificação que alinhava o entrelaçamento de agenciamentos a camada física da extensão da esplanada e seus edifícios ferroviários. A partir disso, deu-se início a montagem da cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009) da Figura 28 que consta com as cores e uma pequena legenda que engloba as apreensões do patrimônio ferroviário.

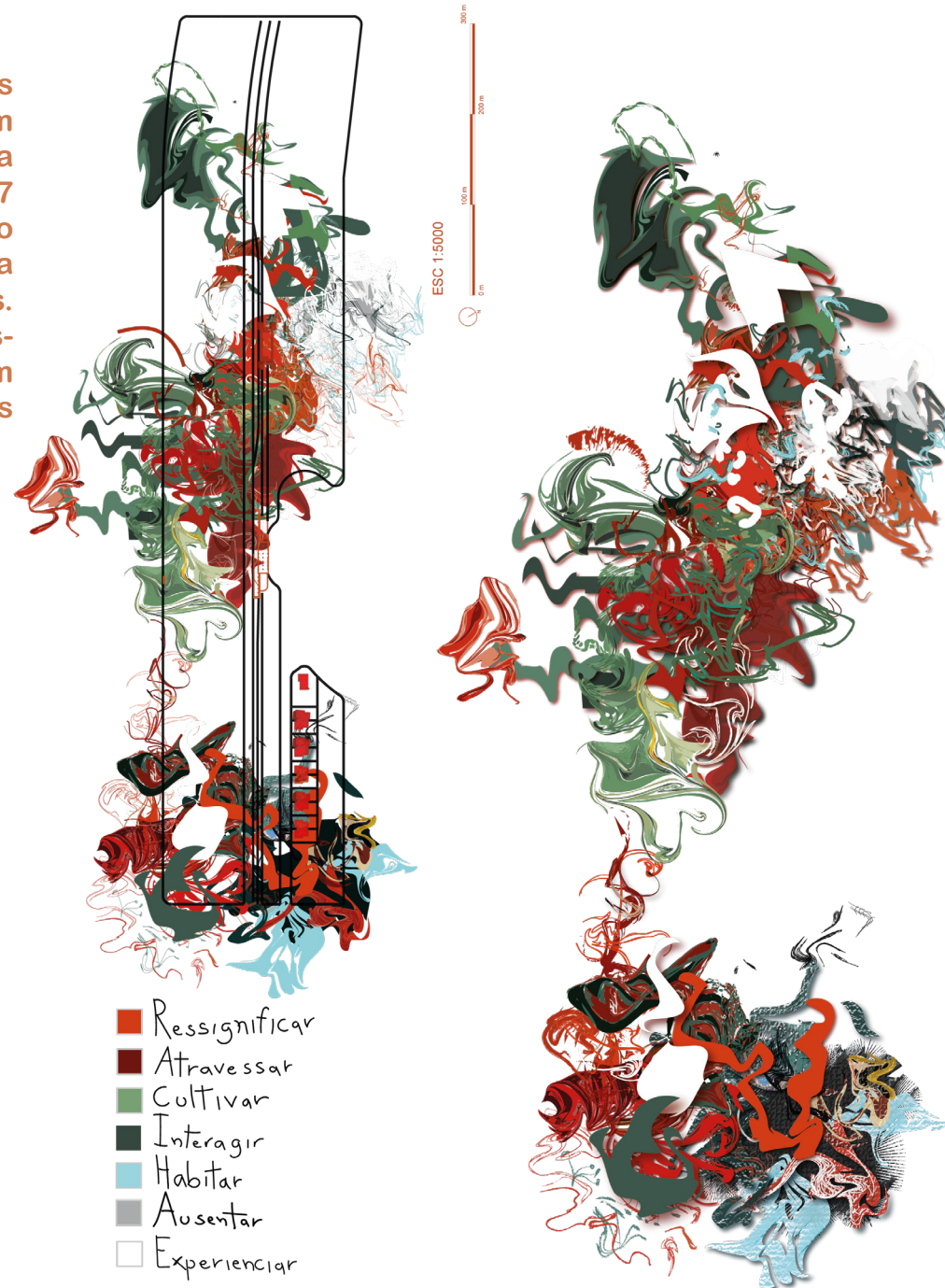


Figura 28: Cartografia dos agenciamentos do patrimônio ferroviário.
Fonte: autora, 2023.

Por consequência, a fluidez simbolizada na ilustração demonstra como tudo que está interligado direta ou indiretamente ao bem patrimonial é efêmero e costuma mudar de acordo com as necessidades expressadas pela desterritorialização que se relaciona com as mudanças do contexto urbano moderno para o contemporâneo. “O espaço sedentário é estriado por muros, recintos e percursos entre os recintos, ao passo que o espaço nômade é liso, marcado somente por ‘traços’ que se apagam e se deslocam com o trajeto”. (Deleuze, G; Guattari, F., 1992, p.40)

Quando foi proposto cartografar pelos meios, sabia-se que era preciso fazer-se presente na paisagem patrimonial, aprendê-la e conquistá-la ao passo que seria necessário deixar-se conquistar, tal processo exigiu que o errar e o perder-se fossem comuns para realmente identificar as forças e afetamentos contidos e ressignificados no espaço.

(...) o errar pudesse ser considerado como um valor em vez de um erro. O que se quer é indicar o caminhar como um instrumento estético capaz de descrever e modificar os espaços metropolitanos que muitas vezes apresentam uma natureza que ainda deve ser compreendida e preenchida de significados, antes que projetada e preenchida de coisas. (Careri, F., 2013, p.32)

Logo, o ato de caminhar por entre as territorialidades da esplanada ferroviária revelou diversas atividades que estão no limite entre o rural e o urbano.”Assim, o caminhar revela-se um instrumento que, precisamente pela sua intrínseca característica de simultânea leitura e escrita do espaço, se presta a escutar e interagir na variabilidade desses espaços, a intervir no seu contínuo devir com uma ação sobre o campo.” (Careri, F., 2013, p.32 e 33).

As regras ali contidas, quem elabora são os habitantes desse espaço, a liberdade sendo a principal característica desse espaço urbano que não apresenta funcionalidade para além da linha férrea, não há como não se encantar com a presença de múltiplos corpos heterogêneos que movem-se e movimentam toda a paisagem, bem como os corpos animais e seus devires parecem compor o patrimônio ferroviário, que por ser tão modernista e maquínico necessita de uma contraparte orgânica e puramente natural.

O percurso desenvolve-se entre insídias e perigos, provocando em quem caminha um forte estado de apreensão, nos dois significados, de sentir medo e de apreender. Esse território empático penetra nos extratos mais profundos da mente, evoca imagens de outros mundos em que realidade e pesadelo vivem juntos, transporta o ser a um estado de inconsciência. A deambulação é um chegar caminhando a um estado de hipnose, a uma desorientadora perda do controle, é um medium através do qual se entra em contato com a parte inconsciente do território. (Careri, F., 2013, p.80)

3.3. O ENCANTAMENTO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

O encantar-se está completamente conectado às experiências espaciais (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) que apreendem a verdadeira face do patrimônio ferroviário, este sendo orgânico e mutável, não funcional e regular.

Por conseguinte, a movimentação da espacialidade configura-se por seu fluxo constante de heterogeneidade e agenciamentos que corroboram para a constante sensação que a esplanada ferroviária está sempre em processo de construção e reconstrução, nada é estagnado, nem mesmo os edifícios com seus traços modernistas. “A segmentação do movimento infinito de desterritorialização é, portanto, acompanhada por uma espécie de reterritorialização incorporada, por uma reificação imaterial.” (Guattari, F., 1992, p.132)

De acordo com as práticas e metodologias, inevitavelmente o processo de perder-se para ir de encontro ao simbolismo do patrimônio ferroviário é realizado com certo encanto, ao identificar as potencialidades do espaço se faz possível observá-lo como um ponto de encontro, dinâmicas, cultivos e expressões artísticas. Os corpos heterogêneos que permeiam a espacialidade tendem a se conectar com outros devires, gerando novos agenciamentos que compõem toda a tessitura de entrelaçamentos que unem o orgânico ao projetado. A contradição exposta na paisagem patrimonial revela a multiplicidade desse território em meio a uma cidade contemporânea e economicamente neoliberal.

A caosmose não oscila, então, mecanicamente entre zero e o infinito, entre o ser e o nada, a ordem e a desordem: ela ressurg e germina nos estados de coisas, nos corpos, nos focos autopoieticos que utiliza a título de suporte de desterritorialização. Trata-se aqui de um infinito de entidades virtuais infinitamente rico de possível, infinitamente enriquecível a partir de processos criadores. É uma tensão para apreender a potencialidade criativa na raiz da finitude sensível, “antes” que ela se aplique às obras, aos conceitos filosóficos, às funções científicas, aos objetos mentais e sociais, que funda o novo paradigma estético. (Guattari, F., 1992, p.142)

Não obstante, como visto nos demais tópicos, o patrimônio ferroviário contém determinada sensibilidade por simbolizar um desvio na linearidade da cidade contemporânea, ou seja, tudo aquilo que passou pela espacialidade do patrimônio se transformou de alguma forma, ganhou novos significados e simbolismos, tudo que atravessa também é atravessado, não seria diferente com a esplanada ferroviária que detém tantas multiplicidades. “O encantado é aquele que se transformou, tomou outra feição, nova maneira de ser, encantou-se em uma nova forma de vida, numa planta, num peixe, num animal, no vento, na folha, num rio.” (Simas, L. A., 2019, p.114).

Logo, ao reconhecer que a cidade está num processo mercadológico e neoliberal, muito de seu encantamento está se perdendo, o que, incontestavelmente revela a importância de espaços urbanos dispostos pela cidade que obtenham aspectos manipuláveis, modificáveis e fluídos, indo em direção contrária ao planejamento e estruturação do mercado. Ainda, sabe-se que os corpos heterogêneos necessitam de uma espacialidade que retome o encantamento e a possibilidade de desterritorialização, para somente dessa forma haver ressignificações e agenciamentos que reforcem como a linearidade e regularidade nem sempre conseguem abordar a todos, sempre haverá aquele que questionará, e é por essa perspectiva que as potencialidades são reconhecidas e desejadas.

Do embate entre a tensão criadora e as intenções castradoras, a cidade é um terreno em disputa que pulsa na lagrangeira oposição entre um conceito civilizatório elaborado exclusivamente a partir do cânone ocidental, temperado hoje pela lógica empresarial e evangelizadora, e um caldo vigoroso de cultura das ruas forjado na experiência inventiva de superação da escassez e do desencanto. (Simas, L.A., 2019, p.87)

PROCESSOS E RECONHECIMENTOS FUTUROS

4.1. CONSIDERAÇÕES FINAIS DO TFG I

Ao longo do estudo sobre o patrimônio ferroviário de Biri-gui, identificou-se os agenciamentos que tornam a espacialidade patrimonial única em meio ao seu contexto político, econômico e social. Ressalta-se que este estudo, como mencionado na introdução, iniciou-se no ano de 2021 através de uma iniciação científica durante o sexto e sétimo período do curso de Arquitetura e Urbanismo.

Partindo dessa pesquisa prévia surgiu o interesse de aprofundar o conhecimento e continuar o estudo por meio do Trabalho Final de Graduação I e II.

Sobretudo, todas as etapas realizadas durante o Trabalho Final de Graduação I marcam o início do processo de reconhecimento do patrimônio ferroviário, e, ao utilizar a metodologia da deriva (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) e da cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009), em que baseiam-se as discussões, mapeamentos e resultados obtidos nesta fase do estudo, e apontam para os direcionamentos que serão discutidos na próxima etapa do estudo.

Deve-se frisar que ainda há muitos agenciamentos a serem mapeados, bem como os mapeamentos já realizados direcionam para que haja uma possível intervenção na esplanada ferroviária que possa integrar os agenciamentos e as dinâmicas rurais e urbanas conjuntamente aos edifícios patrimoniais.

A partir disso, durante o Trabalho Final de Graduação II, pretende-se aprofundar as discussões iniciadas nesta etapa do trabalho e de acordo com os produtos já efetuados, identificando e reconhecendo com maior intensidade os corpos heterogêneos e os agenciamentos presentes na paisagem do patrimônio, de modo a focar em como essas potencialidades podem compartilhar os processos de intervenções e instalações que possam contribuir para ativar as as múltiplicidades singulares existentes na espacialidade.

Desse modo, será proposto intervenções que ativem, conjuntamente com os indivíduos que habitam a esplanada ferroviária, para identificar como esses corpos heterogêneos atravessam e são atravessados pelo afetos cotidianamente no patrimônio visando a sua preservação no lugar.

AS MICROTERRITORIALIDADES E SUA RELAÇÃO COM AS APROPRIAÇÕES RURAIS E URBANAS NA CONTEMPORANEIDADE

5.1. MICROTERRITORIALIDADE: AS DESTERRITORIALIZAÇÕES TRANSBORDANTES NA ESPLANADA FERROVIÁRIA

Ao apreender as múltiplicidades territoriais por meio dos processos de deriva e cartografia (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013; Kastrup; Escóssia; Passos, 2009), reconhece-se os entrelaçamentos das apropriações rurais e urbanas presentes na paisagem da esplanada ferroviária de Birigui-SP. A dinâmica que concilia e auxilia o procedimento de conservação do patrimônio férreo dá-se por meio da flexibilidade das territorialidades, e especificamente, das microterritorialidades que atuam diretamente sobre o indivíduo, atravessando-os e deixando-se atravessar cotidianamente.

Baseado nisso, identifica-se as microterritorialidades como um conceito que revela os pequenos acontecimentos que definem o carácter do espaço e dos indivíduos que o habitam.

Antes de citar as microterritorialidades reconhecidas na esplanada ferroviária, faz-se necessário defini-las por serem constituídas de pequenos usos e apropriações num determinado recorte do espaço urbano, podendo haver agentes heterogêneos como grupos sociais distintos, seja pelo caráter marginalizado ou invisibilizado ou por características que correspondem a minorias que se estabelecem em espaços em que as diretrizes e funcionalidades urbanas tendem a ser menos rígidas, assim, podendo produzir espacialidades informais com âmbitos de convivências outras. (Neto, N.T, 2013, p.9).

Para além, deve-se reforçar que o conceito de microterritorialidade pode remeter a “microgeografia” (Gomes, 2001), de modo que as estruturas que compõem o termo são determinadas por apresentarem ações e dinâmicas que movimentam toda uma conjuntura de espaço, podendo ser definidas como práticas cotidianas e sociais. (Neto, N.T, 2013, p.10)

Ainda que o interesse, na perspectiva das microterritorialidades, seja com as especificidades de interações socioespaciais de grupos e agregados singulares, não podemos perder de vista que esses sujeitos sociais se territorializam em um espaço que é, ele próprio, histórico e social, e que compreender a territorialização que ali se que é, ele próprio, histórico e social, e que compreender a territorialização que ali se remete à própria materialidade do espaço. (Neto, N.T, 2013, p.11 e 12)

A partir do reconhecimento da terminologia, a esplanada ferroviária de Birigui caracteriza-se por conter múltiplos microterritórios que condizem com as sobreposições da própria história e territorialização do espaço quanto com as novas camadas de desterritorialização expressas por determinados grupos que se apropriam por meio de atividades rurais e urbanas dentro do espaço mencionado, criando tensões e contraposições das quais geram novos ambientes com estruturas contemporâneas de ativação. “(...) a complexidade própria da constituição histórica e geográfica dos diversos grupos e agregados sociais, na sua relação (...) com as estruturas sociais, espaciais, culturais e políticas dominantes, os quais precisam ser compreendidos nas suas próprias singularidades.” (Neto, N, T, 2013, p.11).

Através das características identificadas, apreende-se as singularidades que estão integradas no território por meio de afirmações de identidade, como o fato que um determinado grupo de jovens necessita das paredes da estação ferroviária e do galpão ferroviário para grafitar e expressar suas ideologias, arte, pensamentos e pixos que forjam a interação entre aqueles que estão à margem da sociedade com a estrutura física do patrimônio férreo. Bem como há singularidades no comportamento dos habitantes que moram no entorno da esplanada, dos quais, seus costumes rurais são intrínsecos e revelam uma forte identificação com o território, e como mencionado anteriormente, somente a possibilidade de que um senhor de meia idade possa utilizar a área da esplanada para cultivar seus animais rurais, alimentá-los e criar bebedouros por meio de uma mangueira que atravessa a rua em direção a um pequeno lago artificial construído manualmente, gerando essas microterritorialidades para a adequação dos cavalos, coelhos, patos, gansos e galinhas no espaço, consegue transmitir maior transbordamento de afetividades do que as tentativas de imposições de funcionalidades que já não mais existem que são tentadas pelo poder municipal.

O tema das Microterritorialidades nas Cidades nos conduz, portanto, à consideração da espacialidade dos diversos grupos sociais e suas coexistências negociadas no espaço urbano, na maior parte das vezes carregadas de tensões, o que não representa a totalidade das práticas espaciais. Nesse sentido, não estamos interessados em todas as práticas espaciais cotidianas dos sujeitos, mas, predominantemente, naquelas que fundam – alteram, ressignificam, anulam, recriam – territórios. (Neto, N.T, 2013, p.12)

Logo, as microterritorialidades revelam a necessidade de transbordo e de extravasamento das regras e funções anteriormente presentes na extensão do conjunto ferroviário de Birigui. E, como visto durante o decorrer das apreensões realizadas, as desterritorializações identificadas através das apropriações rurais e urbanas reforçam com maior intensidade a existências das microterritorialidades que se sobrepõe ao espaço urbano da esplanada, havendo hábitos específicos que auxiliam o reconhecimento de diferentes potencialidades promovidas por corpos heterogêneos que provocam mudanças e movimentações no espaço do patrimônio férreo.

(...) tais corpos em movimento pela cidade, circulando pelo espaço público, só podem vir a se territorializar em combinação com os outros, de modo que território envolve uma experiência coletiva de situar-se no espaço urbano de forma negociada em relação a uma alteridade a quem a territorialização é comunicada e percebida, num jogo de reconhecimento e evitação. Território tem, portanto, uma extensão que expressa uma tensão.. (Neto, N.T, 2013, p.13)

Para tanto, os reconhecimentos dos corpos heterogêneos e seus hábitos distintos condicionam o estudo para que a intervenção que se pretende realizar preze pela continuidade da existência das atividades na esplanada ferroviária, de forma que não haja hierarquização e atribuição de valores com diferentes pesos para as dinâmicas rurais ou urbanas, de modo que ambas devem ser consideradas durante o processo de intervenção da área.

5.2. A INTERVENÇÃO COMO SUPORTE PARA AS POTENCIALIDADES EXISTENTES NO ESPAÇO

Quando apreendido, o espaço da esplanada ferroviária se apresenta com todas suas características múltiplas e controversas, e é por meio desse caráter que a intervenção arquitetônica deve ser pensada.

A começar, todo o estudo gira em torno das duas principais vertentes identificadas: as práticas rurais e urbanas, em que ambas se desdobram em diferentes dinâmicas constituídas por grupos sociais distintos e heterogêneos entre si. Através do aspecto teórico-metodológico da deriva (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) e cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009), dos quais foram usados o caminhar como meio de expressão e reconhecimento do espaço, tornou-se possível apreender as reterritorializações existentes na esplanada ferroviária, e, partindo desse pressuposto, as atividades rurais se subdividiam em: cultivo de hortaliças, frutas, legumes, verduras e o cultivo de animais de pequeno e grande porte, sendo, patos, gansos, galos, galinhas, coelhos e cavalos, sendo identificados como locais de permanência enquanto as atividades urbanas se dividiram entre: práticas esportivas, pioxos e grafites, passeios com idosos e crianças, sendo estas dinâmicas relacionadas como lugar de passagem.

Para além, ao apreender o conceito de microterritorialidades e identificá-las na esplanada ferroviária, observa-se que entre as dinâmicas contemporâneas há uma relação intrínseca de signos de apropriação dos quais revelam que as brechas de funcionalidade reconhecidas possibilitam que o sentido de apropriação do território seja efetivado por meio de diferentes atividades com diferentes grupos sociais, ou seja, os corpos heterogêneos existentes na espacialidade expressam suas vontades e necessidades através da multiplicidade de acontecimentos dentro da mesma ambiência do patrimônio ferroviário. As camadas de multiplicidade, no entanto, foram utilizadas para identificar as potencialidades de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (Deleuze, G., Guattari, F., 1995), dos quais foram essenciais para tornasse possível um pensamento outro que aprendesse a intervenção arquitetônica através das ressignificações e apropriações presentes no território, bem como a existência dos corpos que compõem o espaço da esplanada ferroviária de modos singulares, podendo, então, englobar todos os aspectos em um projeto que proporcione uma ideia de não hierarquização entre os indivíduos e suas respectivas dinâmicas.

Logo, a esplanada ferroviária, como sabido, abrange singularidades e heterogeneidades, por vezes distintas, controversas e complementares, e neste sentido, se reconhece que há escalas múltiplas dentro do território, e por sua dimensão espacial compreender tais multiplicidades, identifica-se que nem todo o espaço se trata de um território, já que os territórios integram as apropriações e ações dos habitantes que percorrem e atuam sob a esplanada ferroviária deixando seus rastros de permanência como novas camadas incorporadas ao patrimônio, como apresentada na Figura 29.

Assim, quantas escalas estão envolvidas na constituição destes sujeitos, de suas interações e de seus territórios na cidade? Múltiplas escalas que se combinam, sem se excluir. Escalas que articulam o mundo aos corpos no bairro, estes, às conexões mais amplas na cidade, e esta, ao mundo de interações para além do lugar, chegando ao nacional e internacional, num movimento de muitas vias. (Neto, N.T, 2013, p.14)

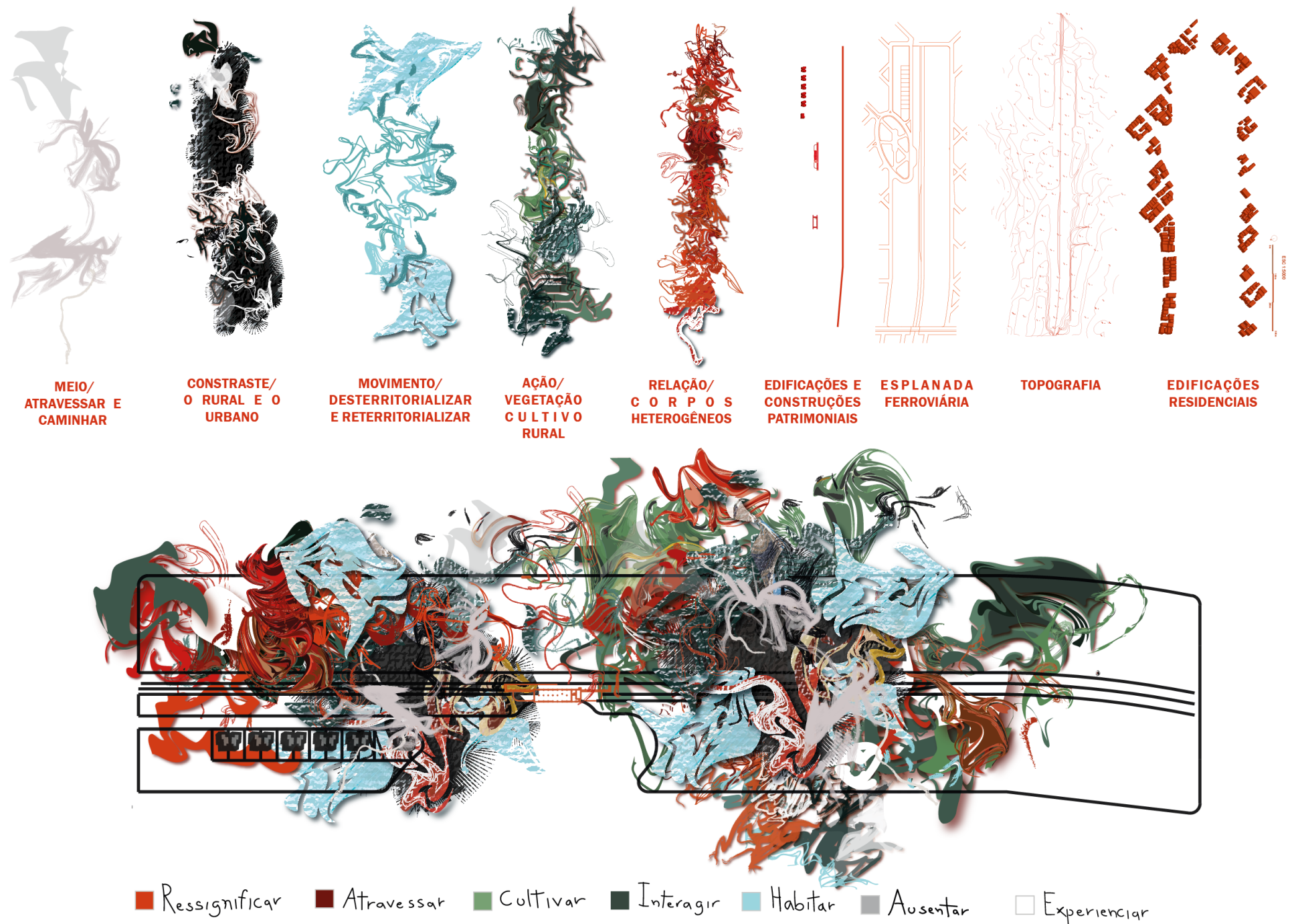


Figura 29: Cartografia das dinâmicas e agenciamentos presentes no patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2023..

Não obstante, partindo do estudo prévio apresentado nos capítulos anteriores, neste começam a aparecer pequenos esboços do que poderia ser proposto como intervenção, baseado no entendimento das múltiplas escalas que condicionam e abrigam indivíduos, corpos, dinâmicas e práticas distintas que se conectam ou não com interações escalonadas em proporções diferentes. “(...) Propõe que lugar e território sejam lidos como movimento dos seres no mundo, constituindo permanentemente seu espaço de interação, a partir de seus lugares.” (Neto, N.T, 2013, p.15).

Partindo da premissa de que todo o estudo foi construído segundo a abordagem teórico-metodológica da deriva (Debord, G., 1958; Careri, F., 2013) e da cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009), após esse processo de reconhecimento inicial foram efetuados croquis e desenhos que pudessem constituir os territórios múltiplos, permitindo que houvesse o transbordamento e o atravessamento de corpos por entre as estruturas da intervenção arquitetônica no espaço do bem patrimonial.

As Figuras 30, 31, 32, 33,34, 35 e 36 apresentam propostas de intervenção que tem por prioridade dar suporte às atividades rurais e urbanas. A estrutura seria composta por andaimes com placas metálicas e pisos de madeira, formando uma espécie de deck em diferentes alturas, podendo ou não ter acesso através de escadas, também metálicas.

Para as dinâmicas urbanas seria possível um maior aproveitamento dos grupos heterogêneos que picham e grafitam, conseguindo utilizar a diferença entre os patamares do andaime para deixarem seus registros por toda a parede, sem que haja restrições causadas pela altura do galpão e da estação, bem como, aos que utilizam as edificações patrimoniais como abrigo durante o dia e principalmente a noite, poderiam usar as placas metálicas com piso de madeira como um espaço para sentarem, deitarem ou o utilizarem da maneira que desejarem, podendo ser um espaço para se acomodar e potencializar seus vínculos com o território. Ainda, todas as potências encontradas indicam a necessidade da invisibilidade, mas também a urgência de abraçar esses acontecimentos outros que surgem de distintos usos, jamais rejeitá-los ou impelir a apropriação dos sujeitos marginalizados, mas reforçar sua existência dentro do contexto urbano e contemporâneo. Posto que essas estruturas também poderiam ser adaptadas para dar suporte às atividades rurais, foram reveladas por meio do caminhar como meio de apreensão a diversidade de plantas cultivadas por moradores da região, muitas delas, trazem um caráter de trepadeiras, de modo que a estrutura verticalizada poderia auxiliar no desenvolvimento e sustentação das mesmas, servindo como suporte para que elas cresçam e se apoderem da estrutura do andaime, misturando-se a ela. Para mais, além das vegetações existentes, os animais de pequeno e grande porte também poderiam se apropriar da estrutura criando territórios para dormir, comer, escalar, caçar, bem como poderia ser utilizado como pontos para colocar comida e água, casinhas improvisadas e outras possibilidades de acordo com as necessidades expressadas.



Figura 30: Croqui com fotografia da frente da estação ferroviária.
Fonte: autora, 2023



Figura 31: Croqui com fotografia da estação ferroviária.
Fonte: autora, 2023

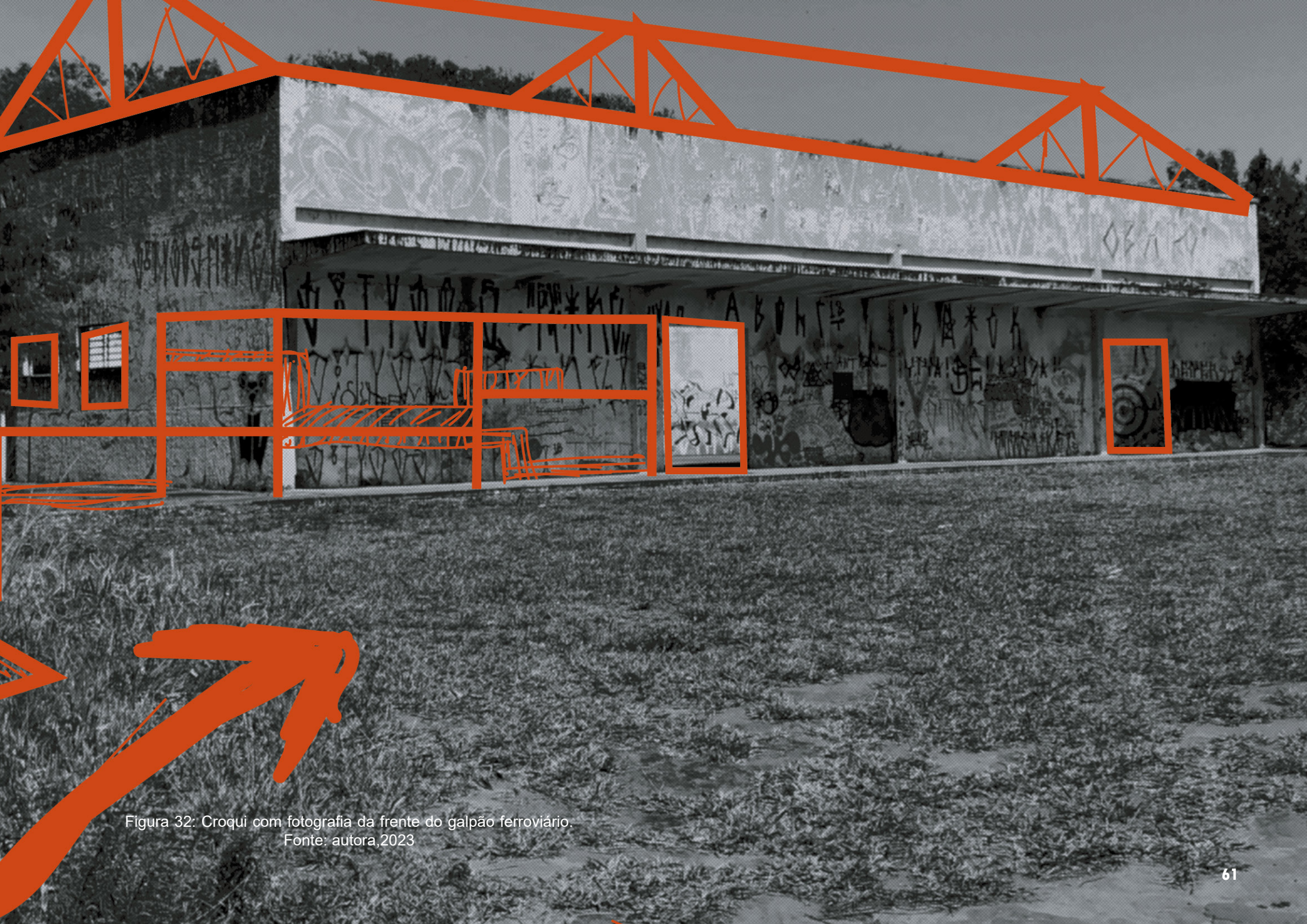


Figura 32: Croqui com fotografia da frente do galpão ferroviário.
Fonte: autora, 2023



Figura 33: Croqui com fotografia do galpão ferroviário.
Fonte: autora, 2023

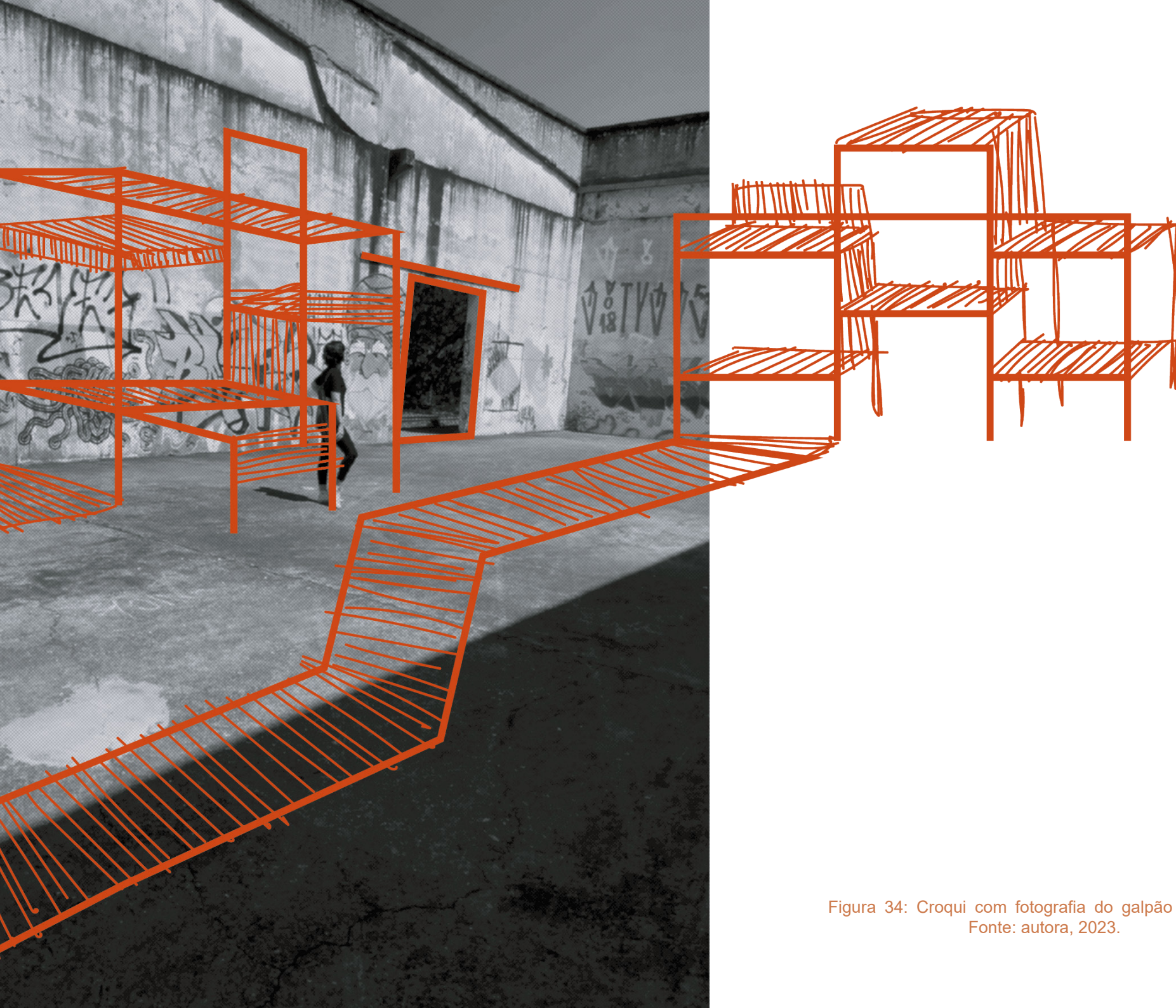


Figura 34: Croqui com fotografia do galpão ferroviário.
Fonte: autora, 2023.



Figura 35: Croqui com fotografia do galpão ferroviário.
Fonte: autora, 2023

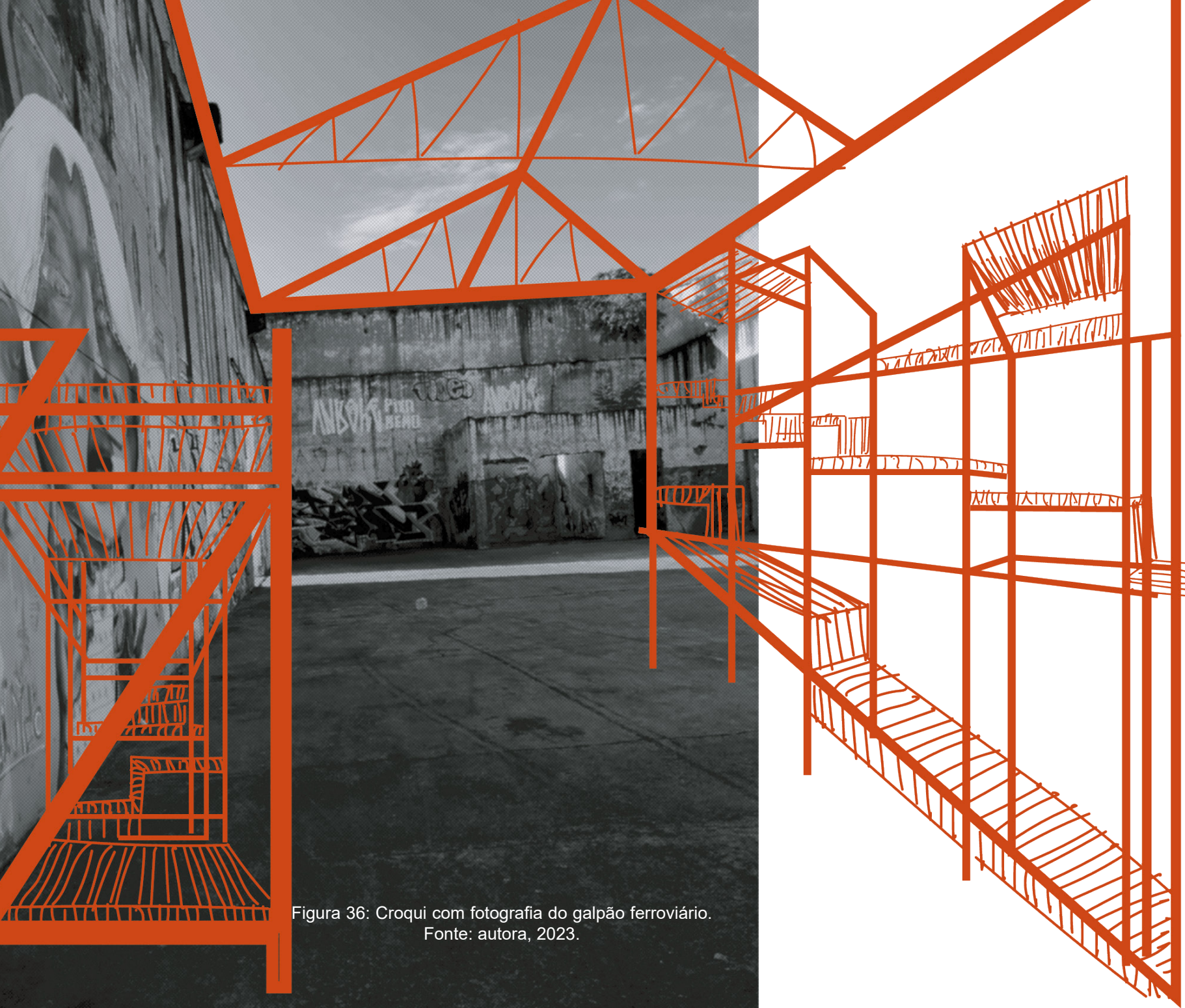


Figura 36: Croqui com fotografia do galpão ferroviário.
Fonte: autora, 2023.

Após considerar os diversos usos, apropriações e necessidades expressadas por rastros e registros deixados por entre as brechas do patrimônio ferroviário, os primeiros rascunhos da intervenção surgiram de modo a nortear o que poderia ser proposto sem causar estranhamento e repressão, por isso a escolha da materialidade tomou partido por remeterem a características de paisagem ferroviária e seus determinados elementos industriais.

Para além, devido a dimensão da esplanada ferroviária e seus territórios com múltiplas escalas, das quais, apesar de apresentarem aspectos distintos e contrários, também identificam características que se entrelaçam e formam diferentes processos de desterritorialização. No entanto, tendo isso como base, e reconhecendo tais territórios como mostrado na Figura 37, da qual há uma conexão de sobreposições entre os seguintes enfoques: o meio, a topografia, as edificações residências e edificações patrimoniais, a ação, o movimento, o contraste e a relação entre os sujeitos, em que permite-se que o reconhecimento desses diferentes eixos que se transformam numa trama sob a esplanada ferroviária indique que os percursos existentes, seja pavimentado ou de terra batida, evidenciam um caráter de passagem e percursos cotidianos, outrossim, este fator evidenciou uma possível necessidade de trechos e caminhos em diferentes materialidades que permearam toda a esplanada sem haver objetivos de se chegar a algum lugar, mas sim de poder se perder entre as territorialidades existentes.

Logo, a Figura 38, aponta uma intervenção paisagística entre os territórios e ocupações singulares de determinado grupo de sujeitos que apropriaram-se da esplanada ferroviária. Contudo, a intervenção não tem por propósito unir as atividades distintas, já que a linha férrea divide os territórios através de seu caráter linear e horizontal, dos quais os caminhos se sobrepõem e se relacionam ao emaranhar-se entre as diferentes cores de seus materiais e sua fluidez que percorre ângulos retos e formas orgânicas, das quais, ao se encontrarem formam desenhos no chão que se misturam como um movimento que atravessa os territórios, contornando a existência das microterritorialidades existentes ao potencializar a presença das singularidades e das apropriações geradas dentro o patrimônio ferroviário e seu contexto inserido na cidade contemporânea.

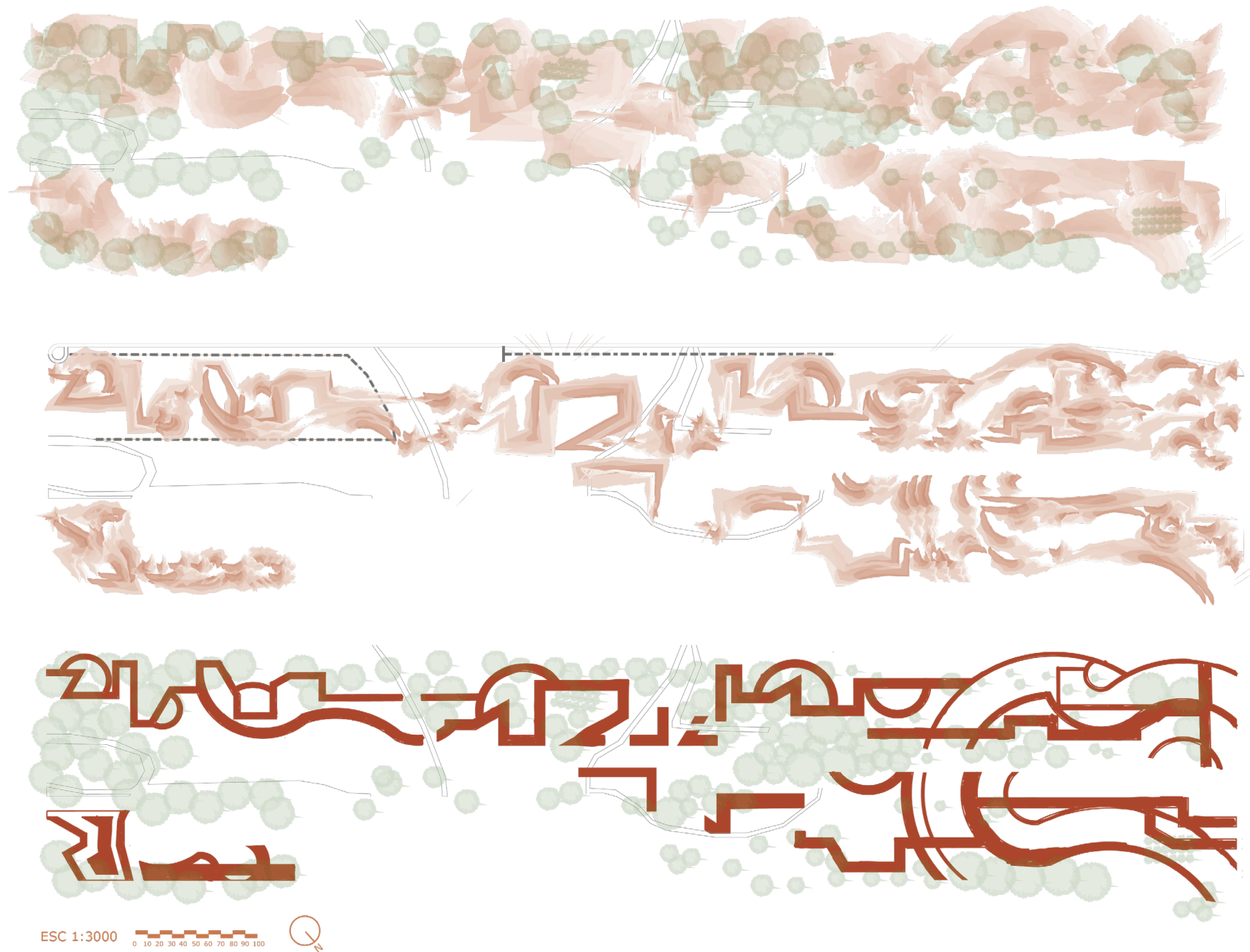
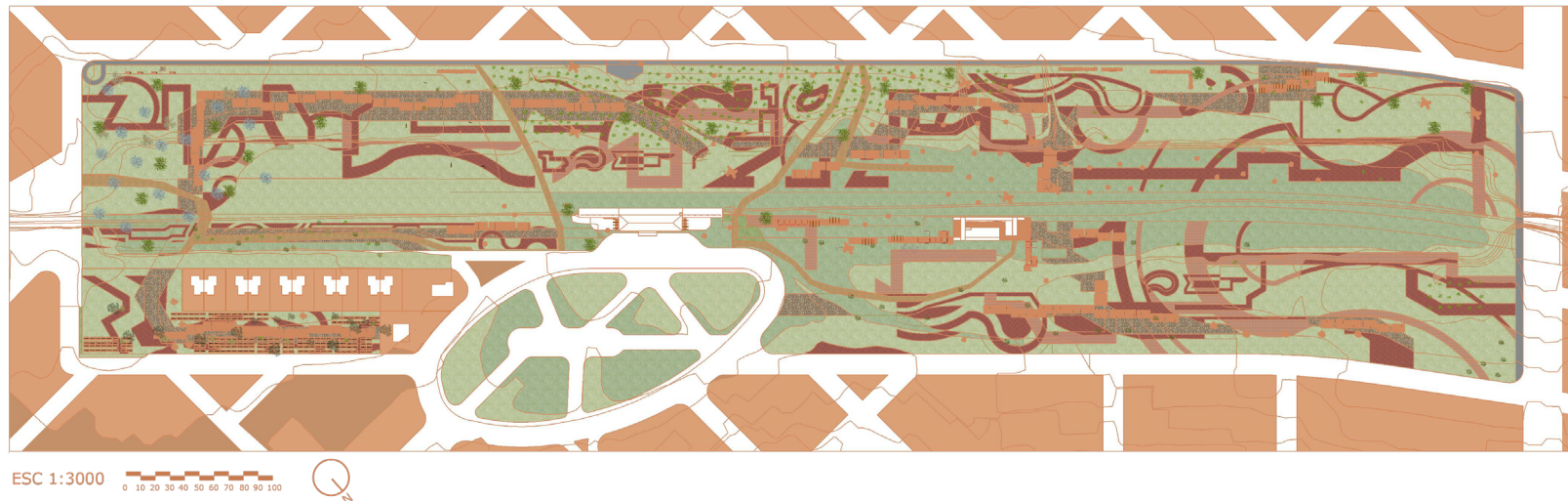


Figura 37: Processo de croquis referentes a cartografias para determinar o paisagismo da esplanada ferroviária. Fonte: autora, 2023.

Para evidenciar a diferença entre os caminhos e forrações propostos, foram pensados na utilização de pedrisco palha, cascas de pinus e de coco, além do posicionamento de deck de madeira que sobrepõem tais caminhos, sendo que tais materiais também permitem que os habitantes possam cultivar diferentes vegetações ao longo do percurso de acordo com a vontade de cada sujeito que habita o local. Desse modo, vê-se através da Figura 38 que após os primeiros estudos de croquis referentes aos caminhos e forrações que poderiam compor a paisagem da esplanada, foi constituída a planta baixa e vistas longitudinal e transversal que exibem e pretendem materializar o processo de desterritorialização contido na esplanada ferroviária e em seu conjunto de distintas dinâmicas contemporâneas.

PLANTA BAIXA DA ESPLANADA FERROVIÁRIA DE BIRIGUI-SP



VISTA LONGITUDINAL DA ESPLANADA FERROVIÁRIA DE BIRIGUI-SP



VISTA TRANSVERSAL DA ESPLANADA FERROVIÁRIA DE BIRIGUI-SP

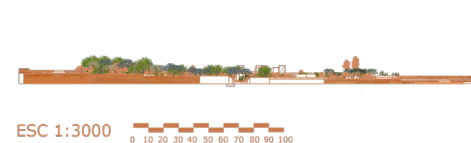


Figura 38: Planta baixa e vistas da esplanada ferroviária com intervenção paisagística e projetual. Fonte: autora, 2023.

Dando continuidade ao processo de elaboração da intervenção, propõe-se de acordo com as necessidades expressadas nos microterritórios, mobiliários que possam se ajustar a paisagem industrial do patrimônio ferroviário, e como visto nos croquis das Figuras 30, 31, 32, 33, 34, 35 e 36, a materialidade seria de extrema importância para que não houvesse maior enfoque nos objetos da intervenção do que nas potencialidades encontradas nos edifícios e espaços percorridos.

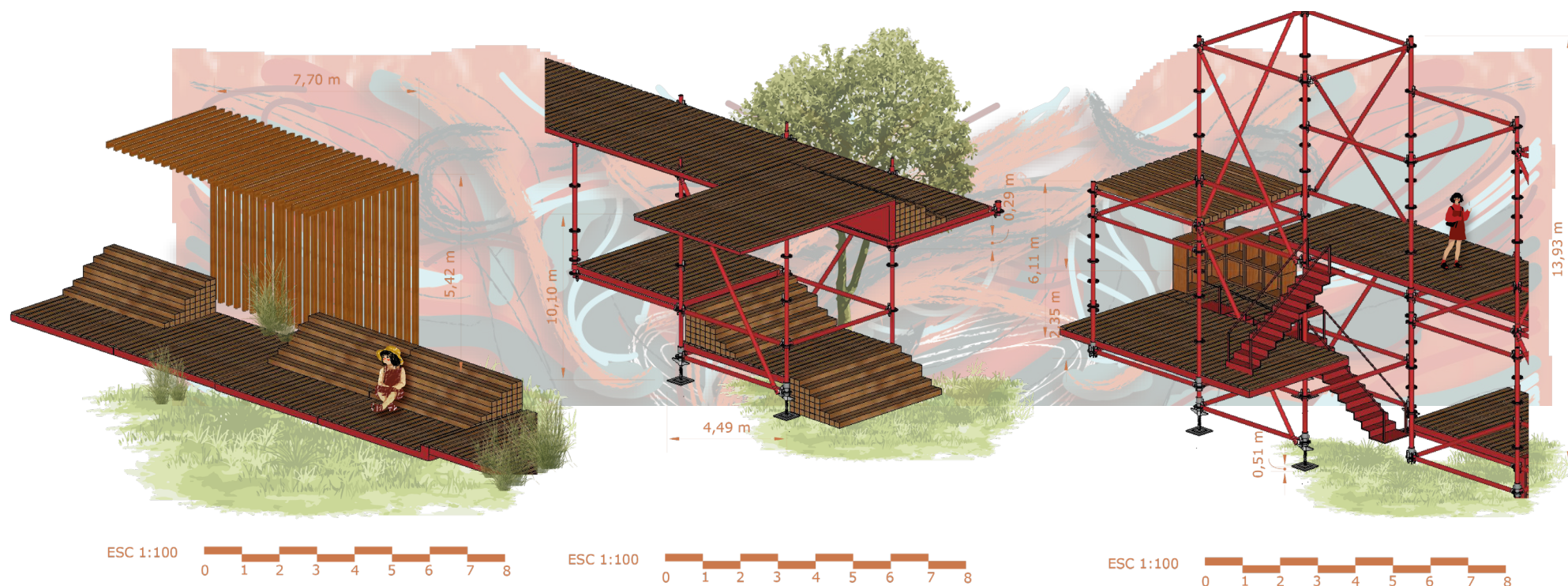


Figura 39: Detalhamento da tipologia 1 de andaimel. Fonte: autora, 2023.

A partir disso, foram utilizados duas tipologias de andaime, com estrutura composta por peças metálicas em tons terrosos e pisos de madeira que permitem a entrada de luz e certa abertura e leveza na distribuição de novas ambiências que possam atender as dinâmicas rurais e urbanas, bem como as estruturas de pergolados e bancos feitos de ripas de madeira que permeiam a espacialidade como mobiliário de apoio às práticas relacionadas a determinados microterritórios identificados na esplanada, vistos nas Figuras 39, 40 e 41, dos quais, os andaimes propostos próximos a estação e galpão ferroviário tendem a possuir maior altura, enquanto os andaimes próximos às áreas de transição do urbano para o rural possuem alturas menores e mais compatíveis com a escala dos corpos heterogêneos presentes nesse espaço, e, não obstante, as dimensões do pergolados e dos bancos permanecem as mesmas, não havendo mudanças em sua altura ou largura.

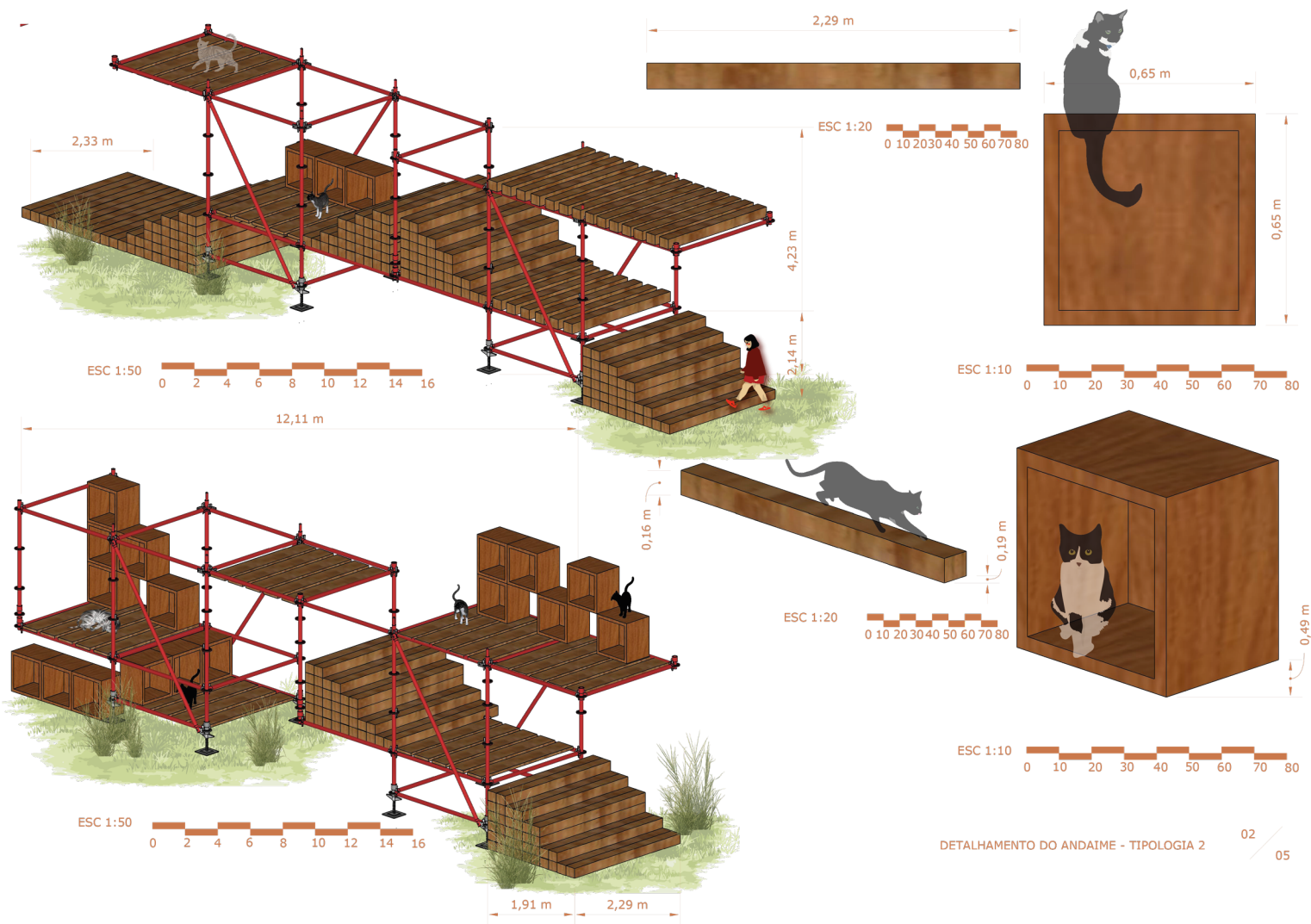


Figura 40: Detalhamento da tipologia 2 de andaime. Fonte: autora, 2023.

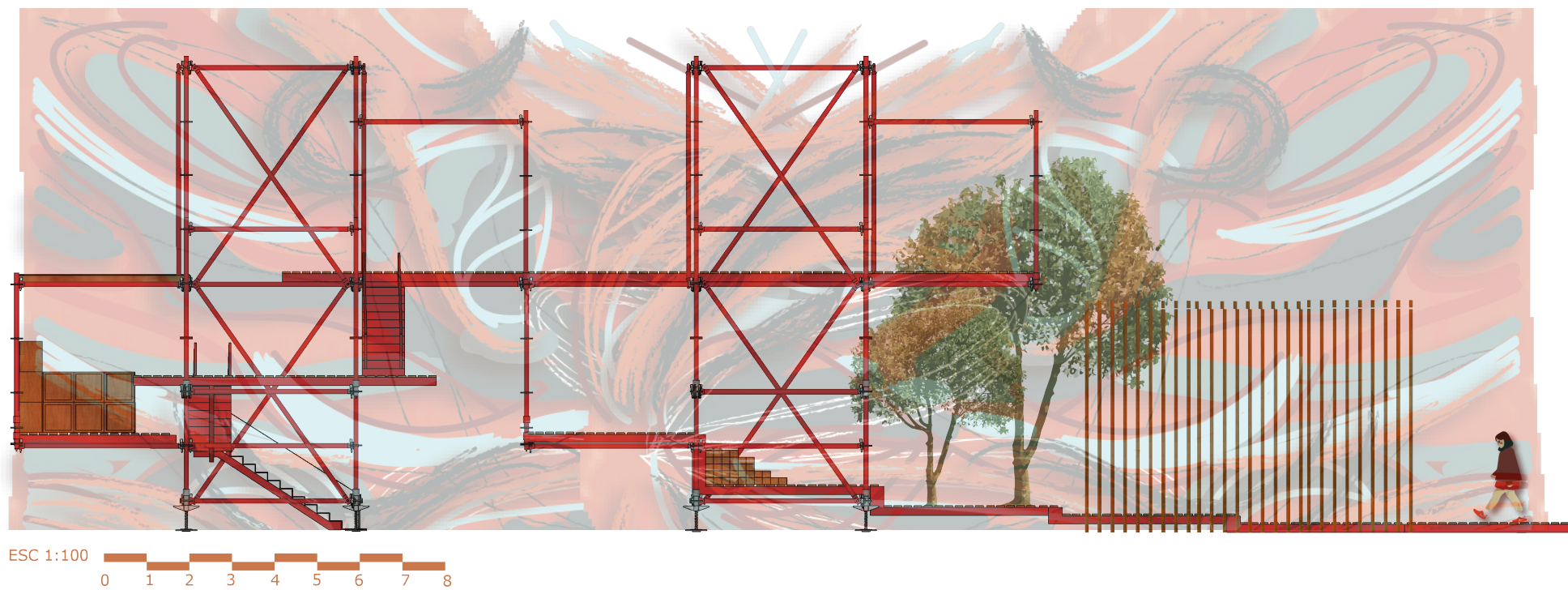


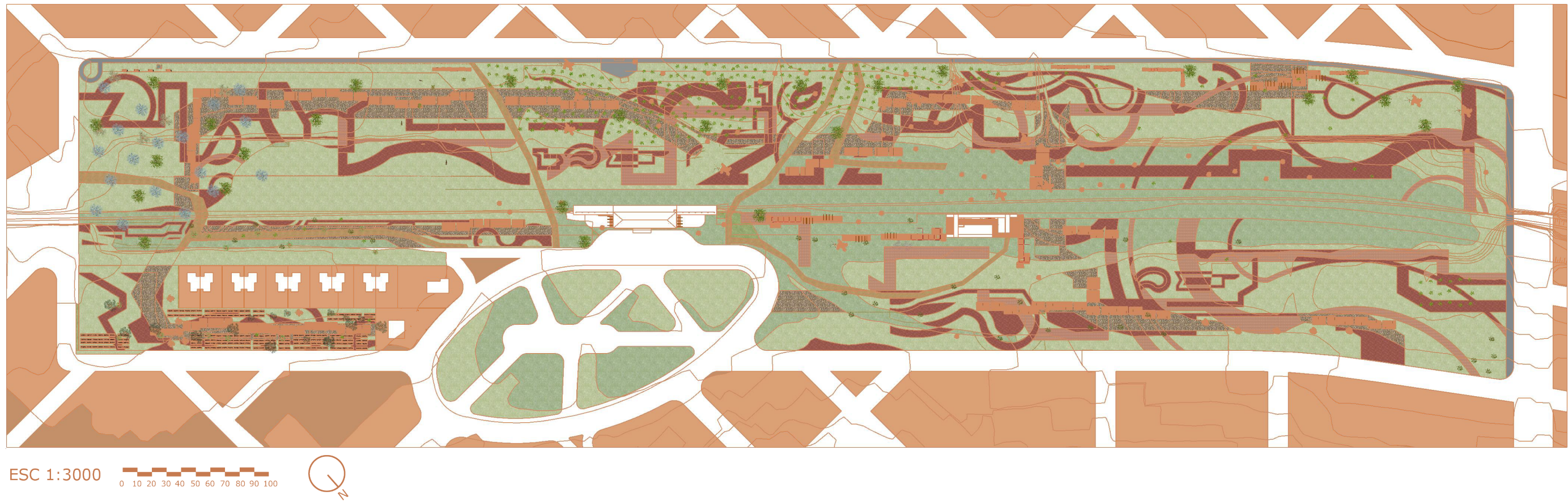
Figura 41: Detalhamento da escada metálica. Fonte: autora, 2023.

Por fim, todo o caminhar que auxiliou na apreensão do território e dos microterritórios, dando ênfase aos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, contribuiu para o reconhecimento das singularidades presentes na esplanada ferroviária. O processo do qual se iniciou numa iniciação científica no ano de 2021, e que não se conclui neste estudo final, por haver constantes movimentações que atravessam e transbordam as funcionalidades de uma cidade contemporânea, tornaram-se a principal e mais significativa experiência para aprofundar as identificações de inúmeras práticas que se entrelaçam, emaranham-se e tensionam-se de modos distintos por entre as brechas do patrimônio ferroviário de Birigui-SP.

Os resultados apresentados somente foram possibilitados através da experimentação espacial. As errâncias caminhanças, urbanas e rurais, permitiram um contato mais aprofundado com os corpos heterogêneos e singulares que habitam, sobrevivem e atravessam o patrimônio, o ressignificando e desterritorializando infinitas vezes cotidianamente. “A que é descoberta pelas errâncias dos artistas é uma cidade líquida (...) em que se formam espontaneamente os espaços de alhures(...) Uma cidade em que os espaços do estar são ilhas do grande mar formado pelo espaço do ir. (Careri, F., 2013, p.28). E, por meio dessas experiências fez-se possível pensar e projetar uma intervenção não agressiva, subjetiva e apoiadora dos acontecimentos existentes em toda dimensão da esplanada ferroviária, processo este que buscava apreender as urgências contemporâneas expostas pelo comportamento apropriativo que surge espremida por entre as lacunas de uma cidade objetiva e funcional.

O estudo, portanto, busca, mesmo que de forma sintetizada, incorporar as desterritorializações encontradas no decorrer do percurso juntamente com a intervenção efêmera que um dia poderá ser englobada em meio as vegetações e intempéries causadas pelo uso e tempo. Não obstante, de todas as lições aprendidas a que mais se ressalta é a de que não há como aprisionar aquilo que está destinado a acontecer, os elos, afetos, transbordamentos e ressignificações são potências que não podem ser paradas ou esquecidas, diariamente um microterritório é acrescido por novas dinâmicas entre corpos, paisagem e arquitetura, deve-se entender que a história é e sempre será reescrita por mãos distintas, e estas, trazem consigo um jeito singular de escrita, consequentemente, o território da esplanada ferroviária é reconfigurado através de todas as práticas mencionadas durante o decorrer do trabalho, nada do que foi um dia será, e está, com toda certeza, é a condição humana, animal e vegetal que permite a não estagnação de um patrimônio, sua continuidade presente e marcada por estes processos na cidade objetiva, salienta a importância desses sujeitos outros que, mesmo inconscientemente, potencializam a conservação do patrimônio férreo.

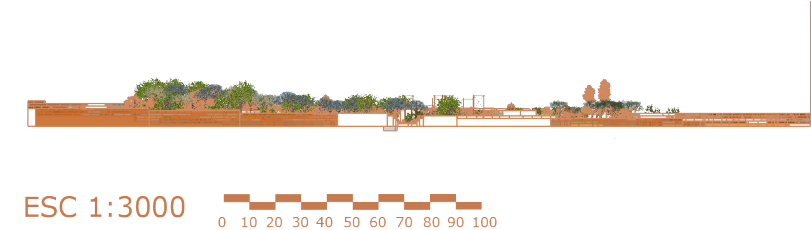
PLANTA BAIXA DA ESPLANADA FERROVIÁRIA DE BIRIGUI-SP

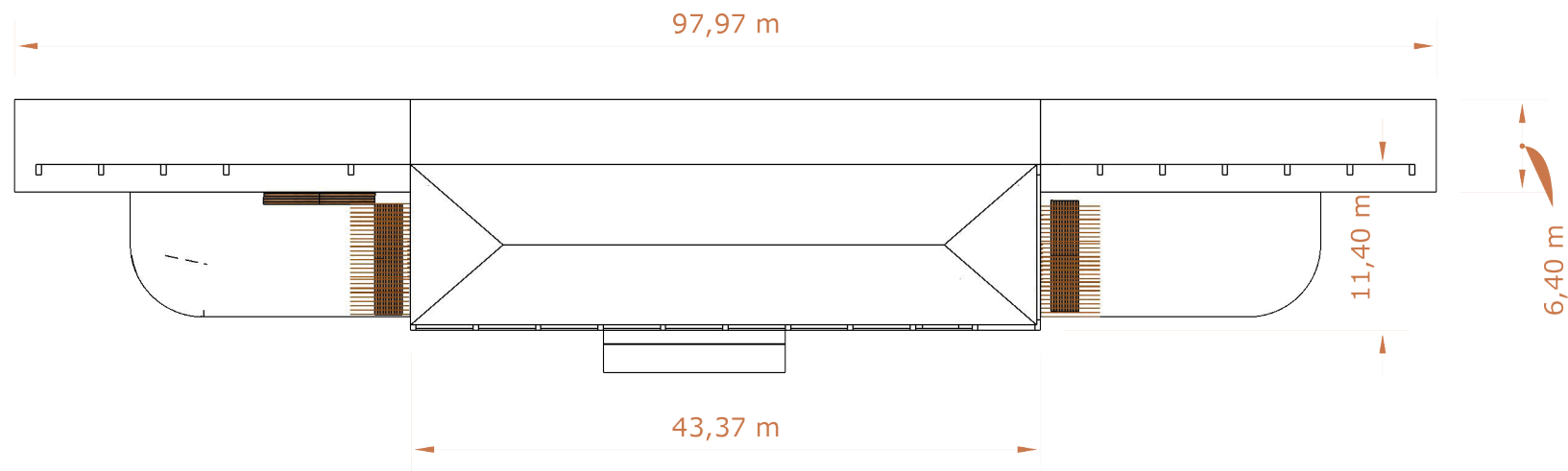


VISTA LONGITUDINAL DA ESPLANADA FERROVIÁRIA DE BIRIGUI-SP

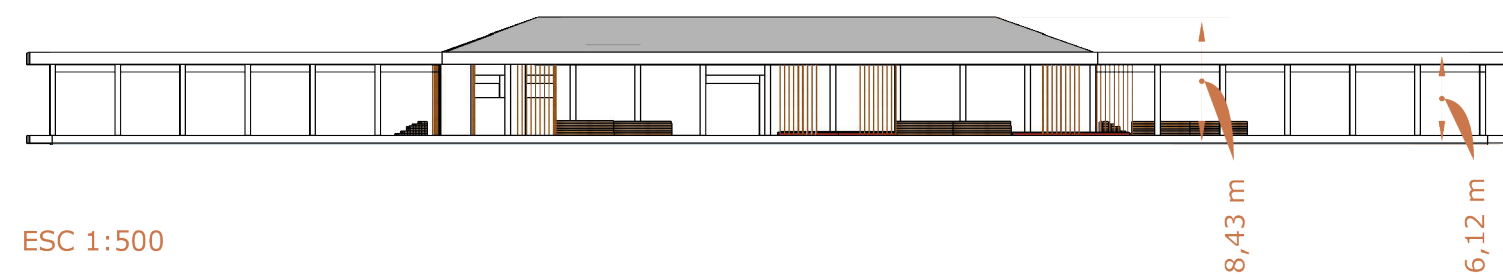


VISTA TRANSVERSAL DA ESPLANADA FERROVIÁRIA DE BIRIGUI-SP

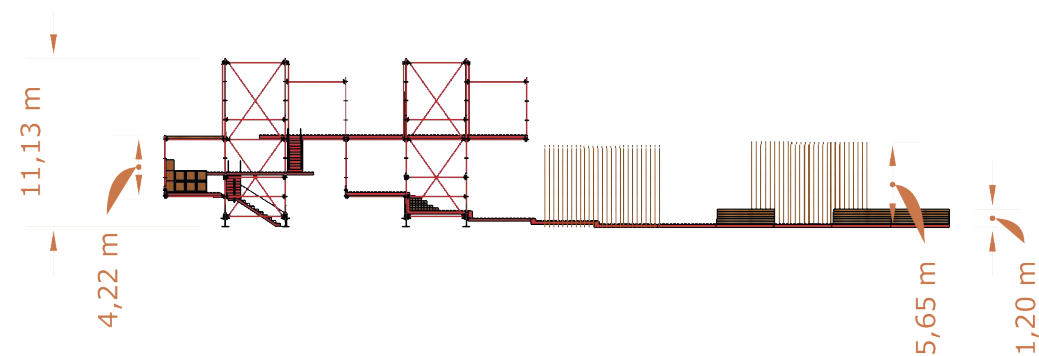
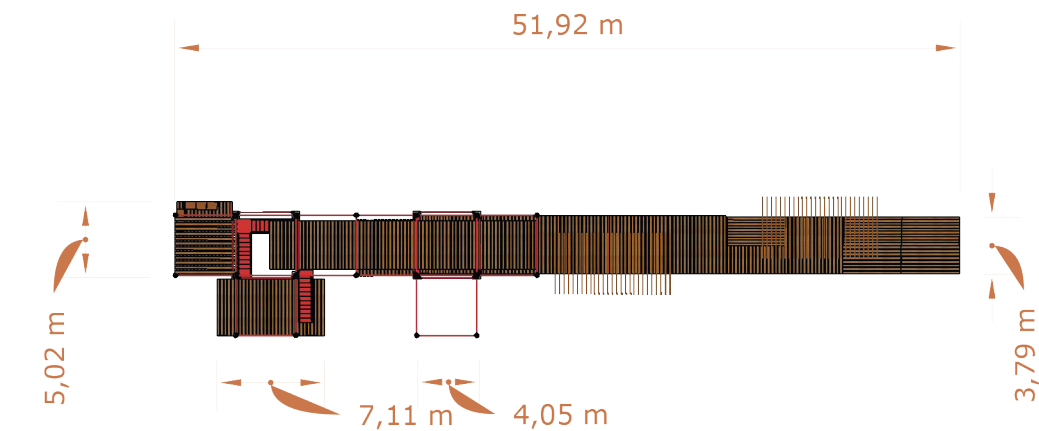




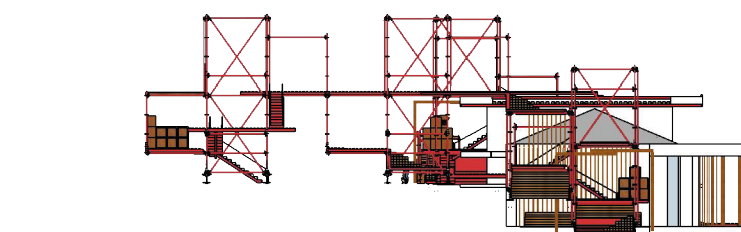
ESC 1:500



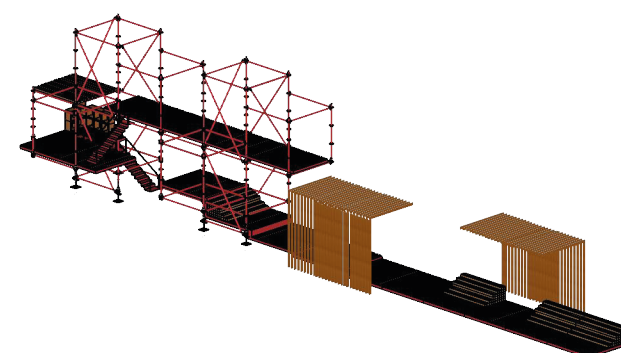
ESC 1:500



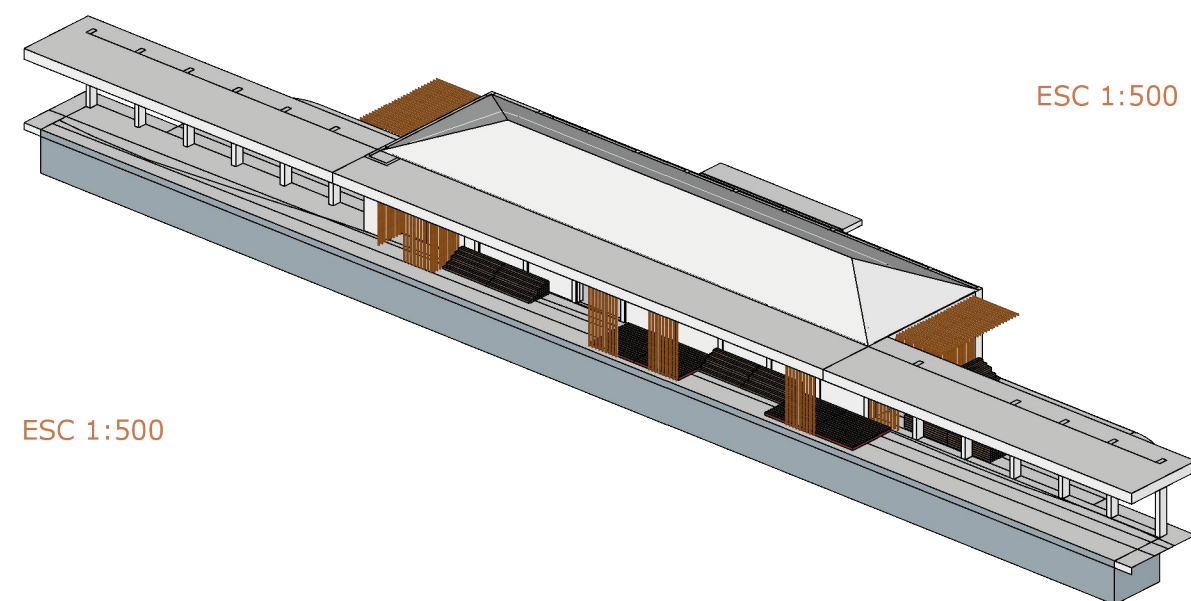
ESC 1:500



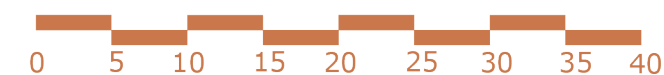
ESC 1:500



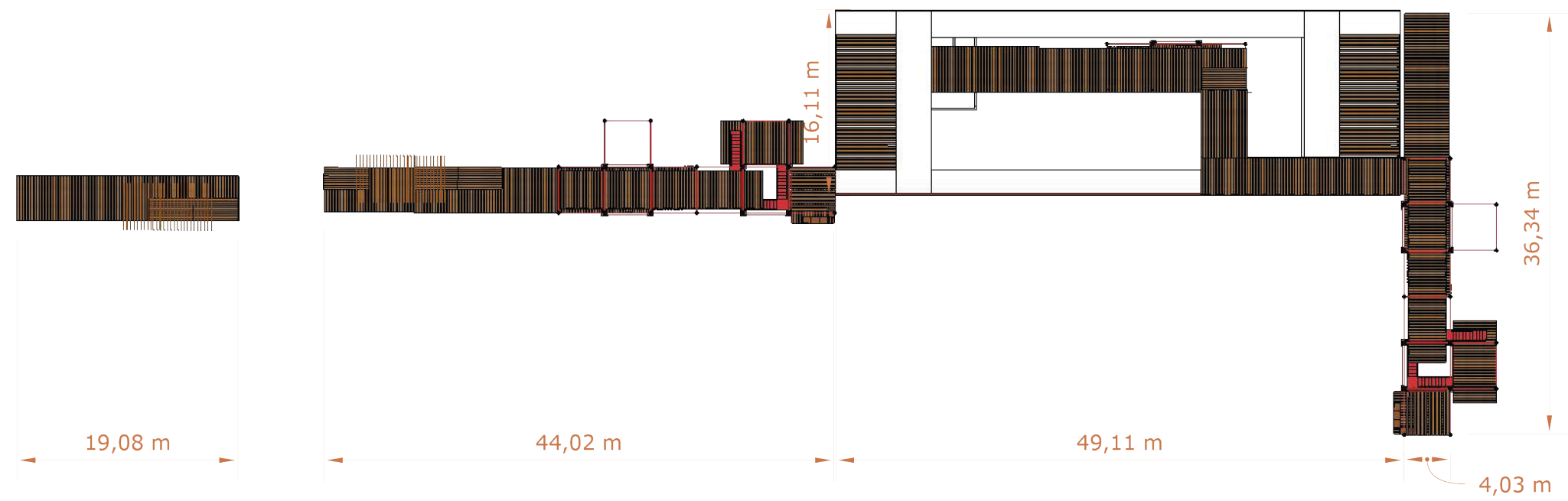
ESC 1:500



ESC 1:500

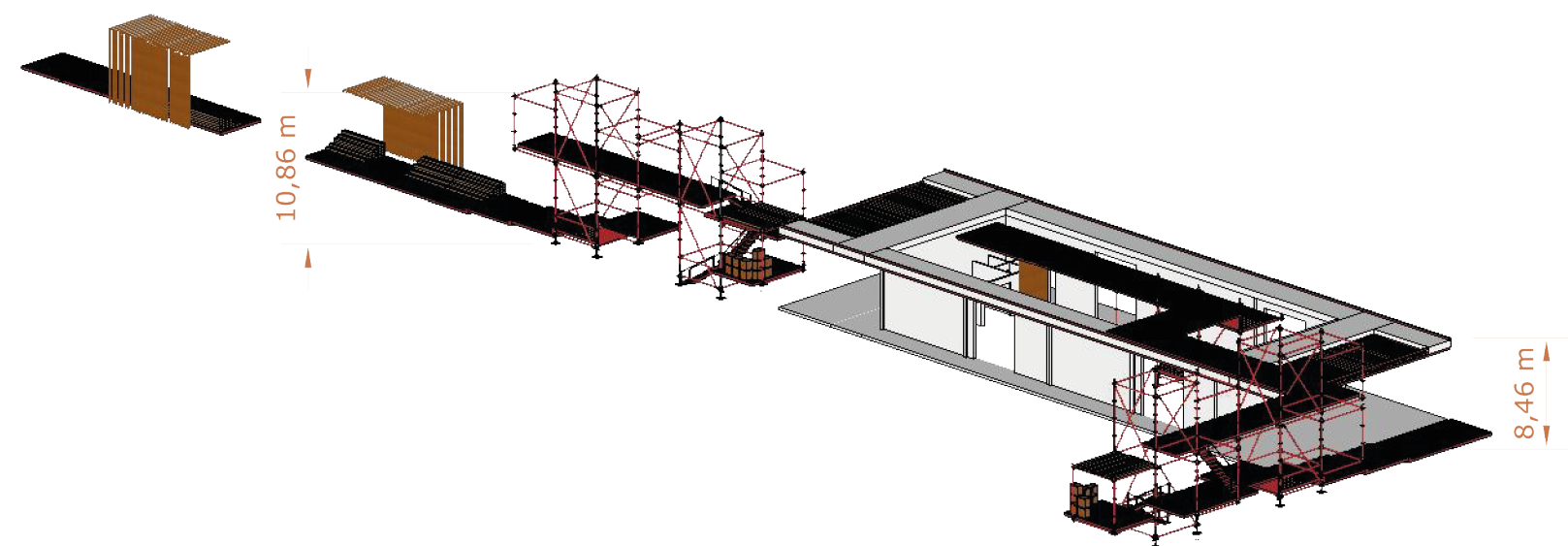


ESC 1:500



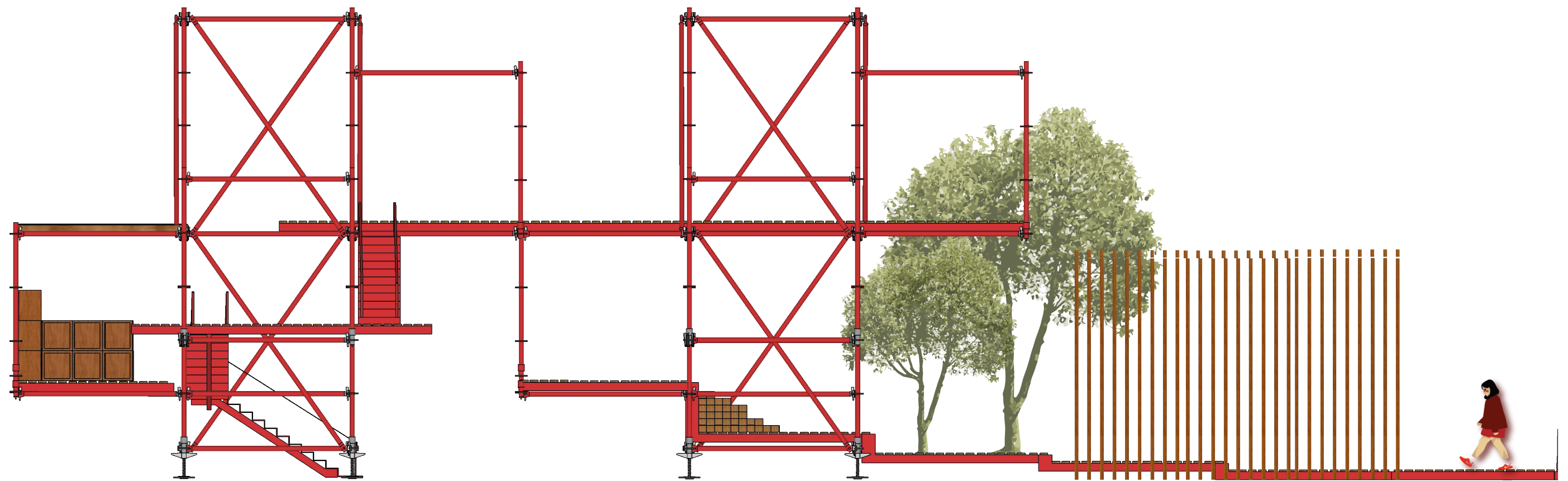
ESC 1:500

0 5 10 15 20 25 30 35 40



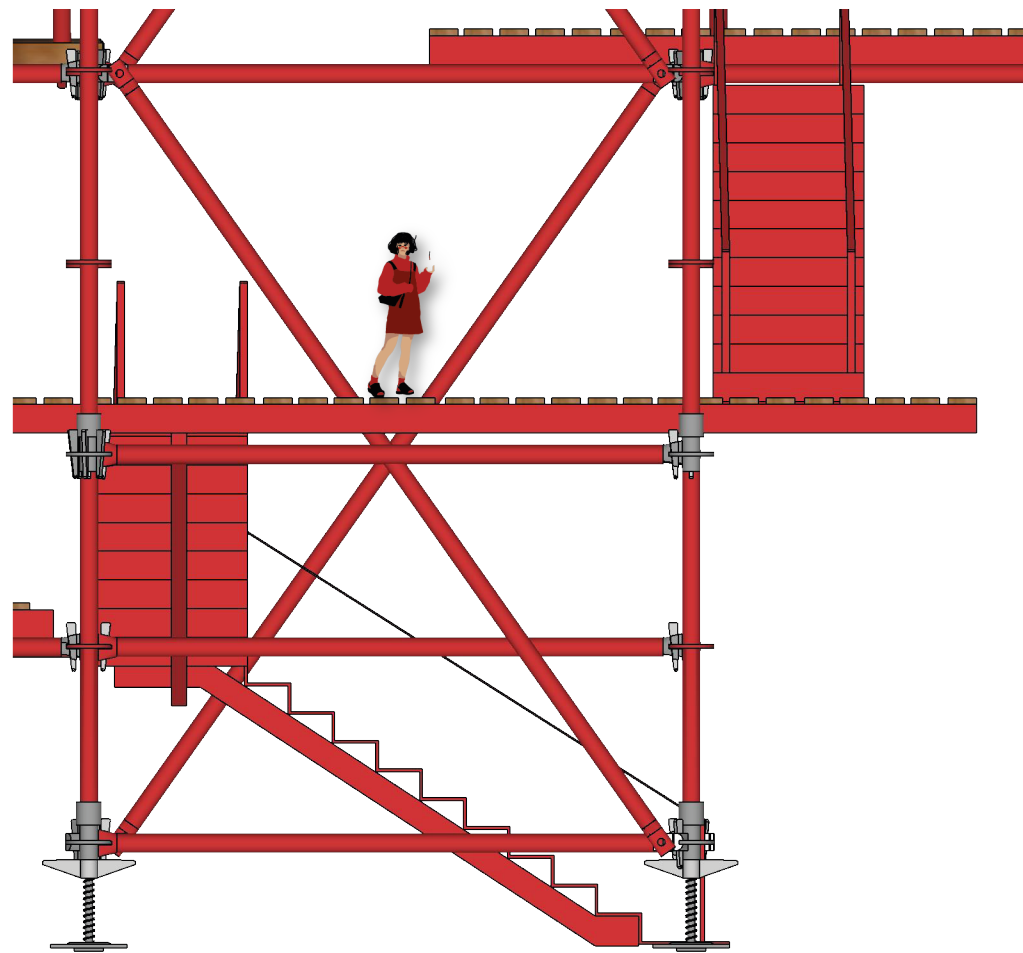
ESC 1:500

0 5 10 15 20 25 30 35 40



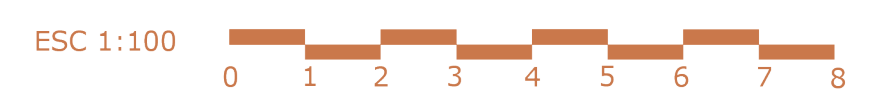
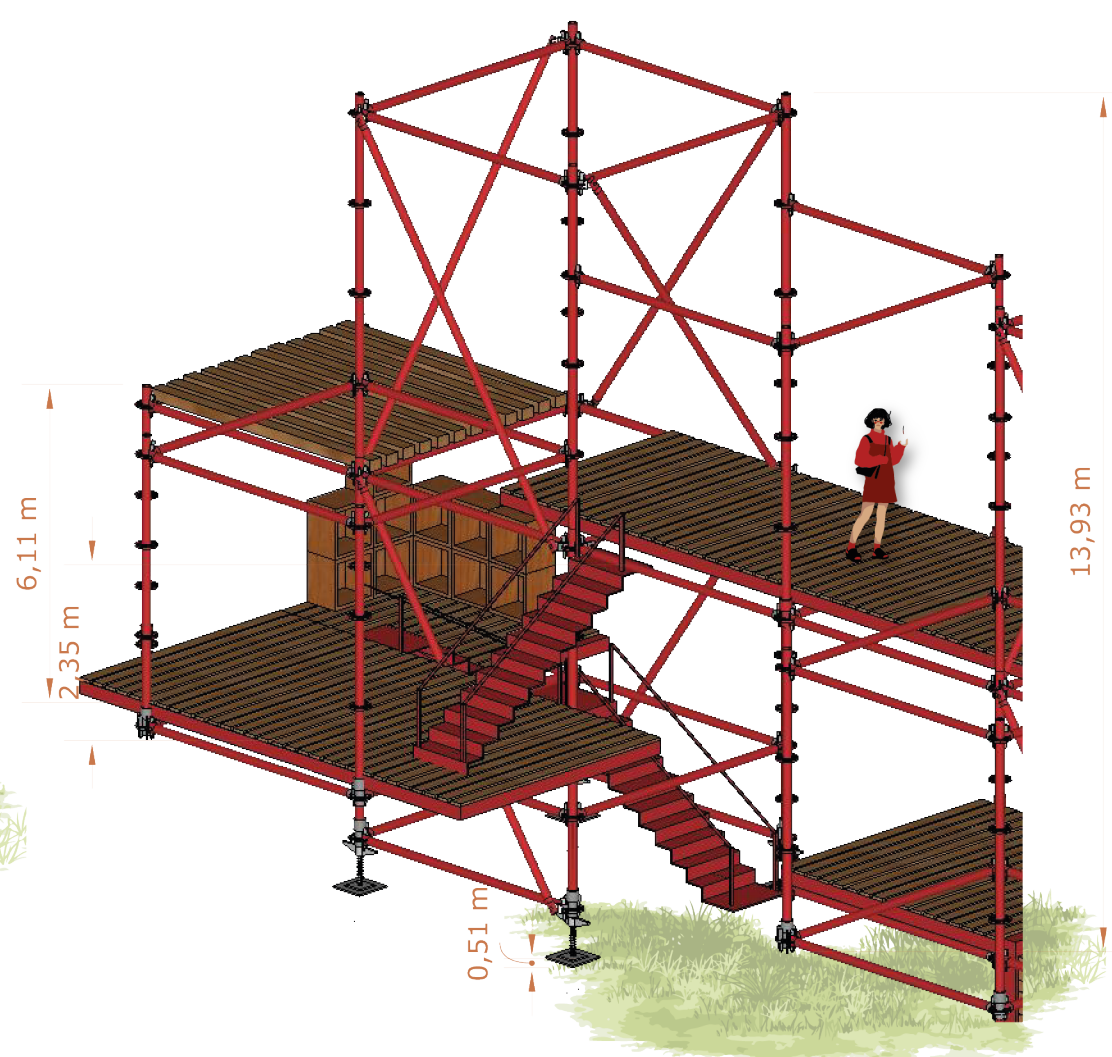
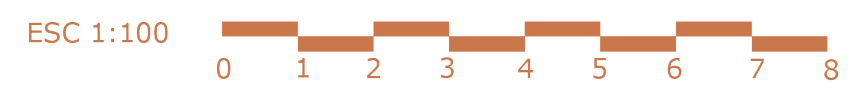
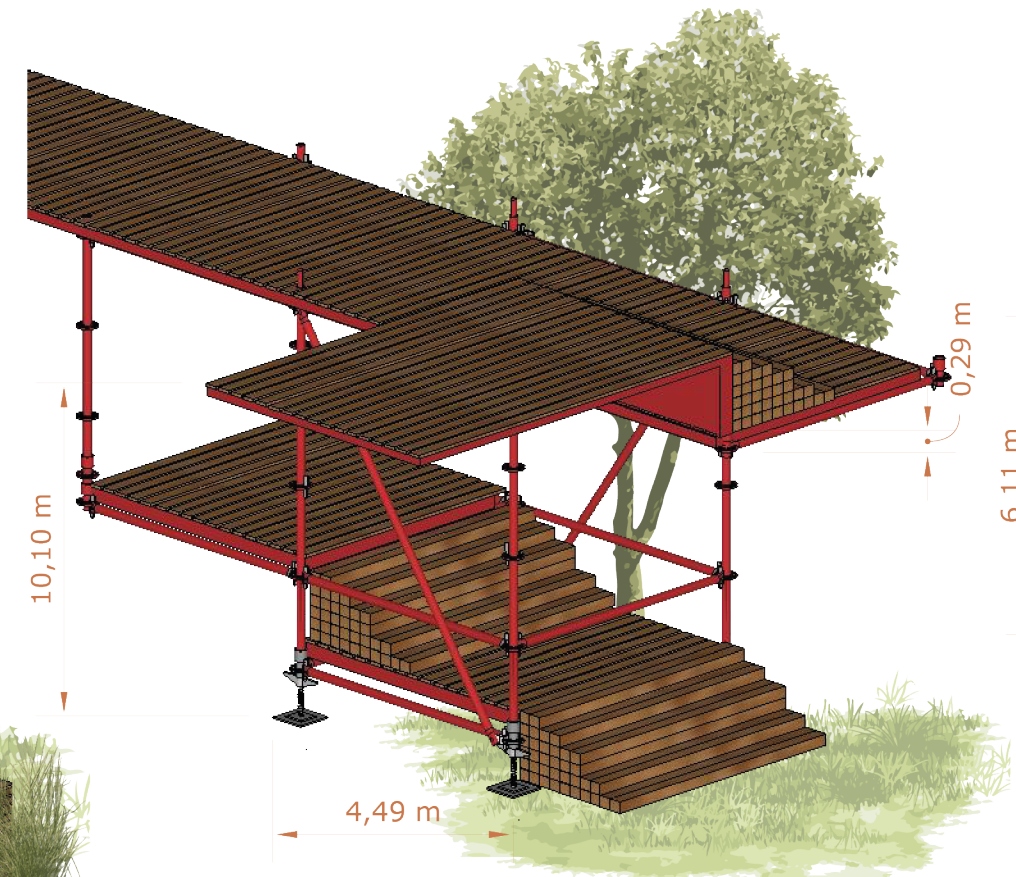
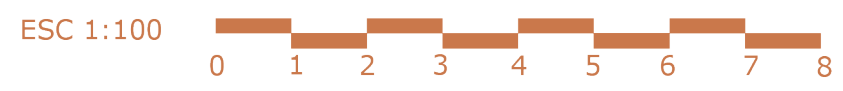
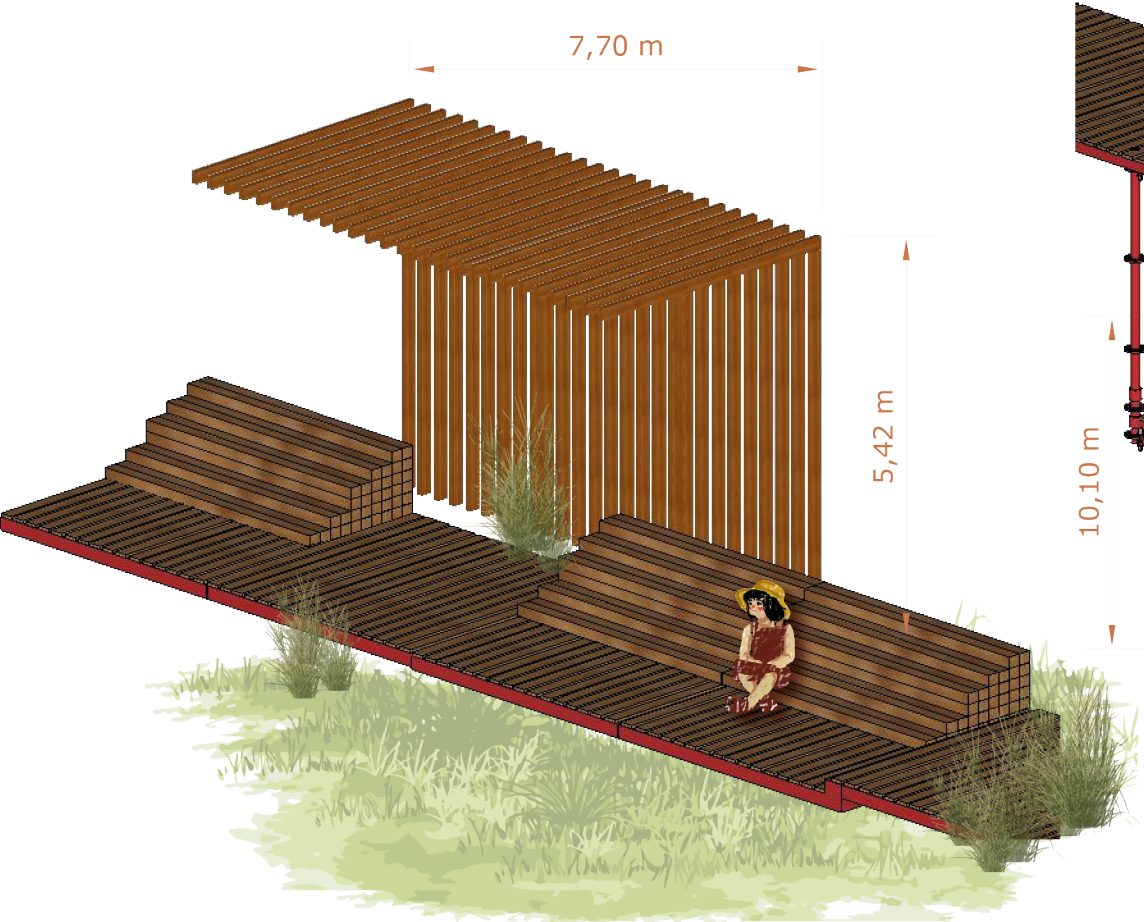
ESC 1:100

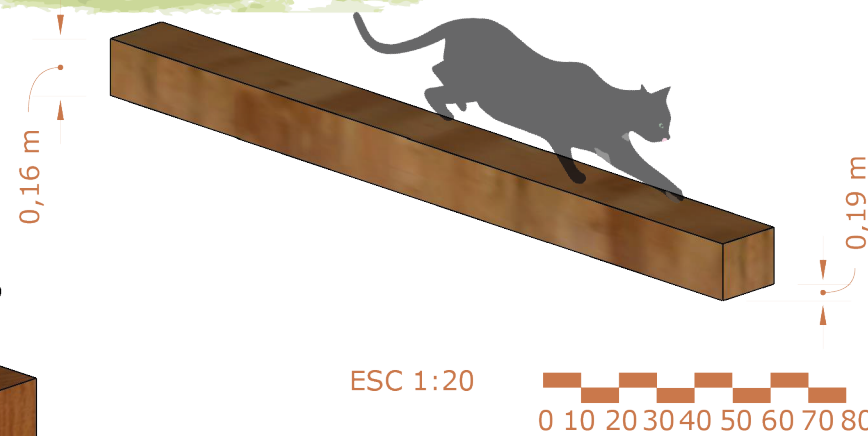
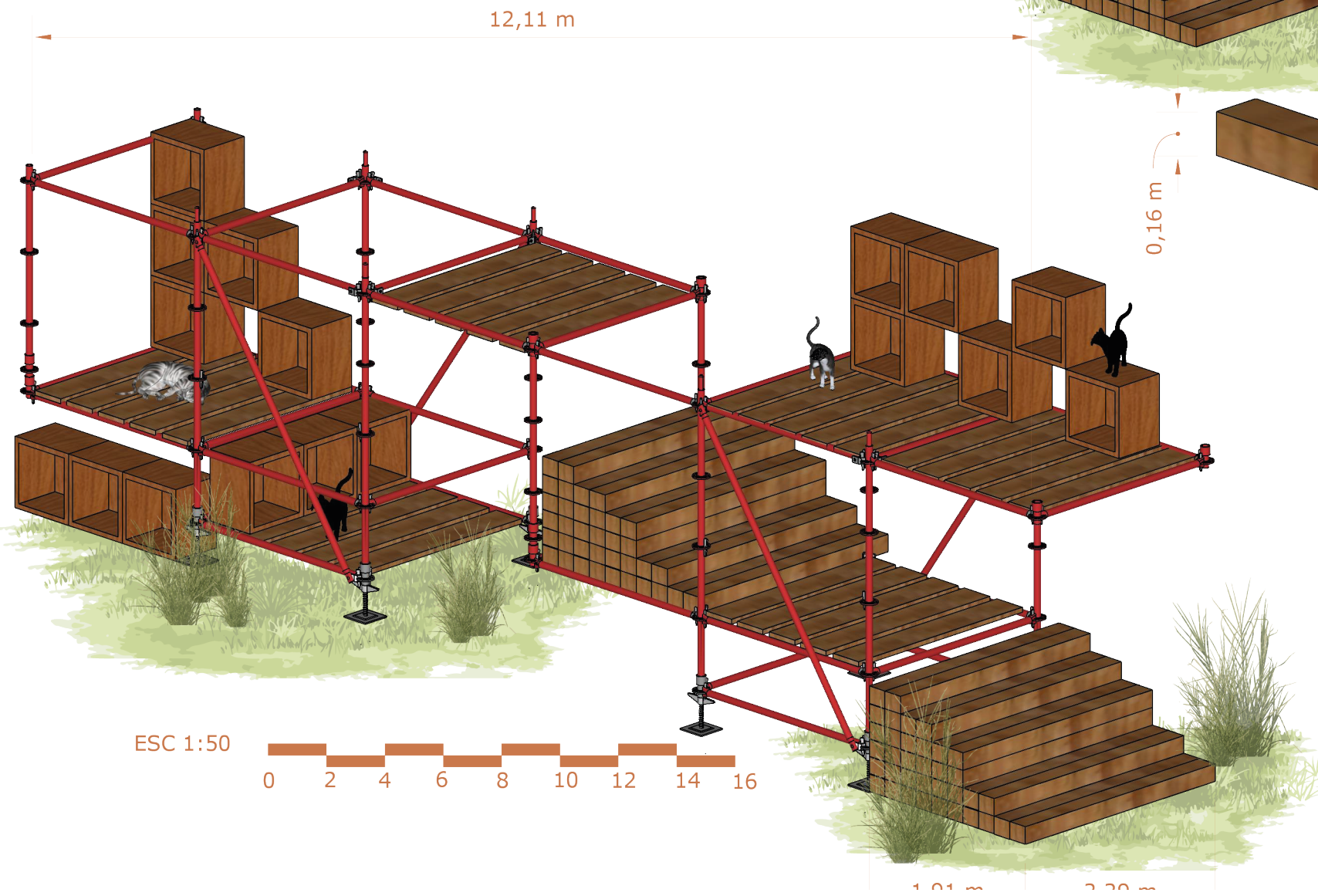
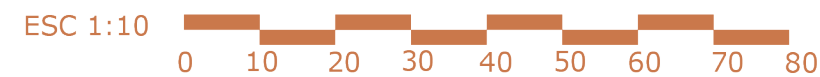
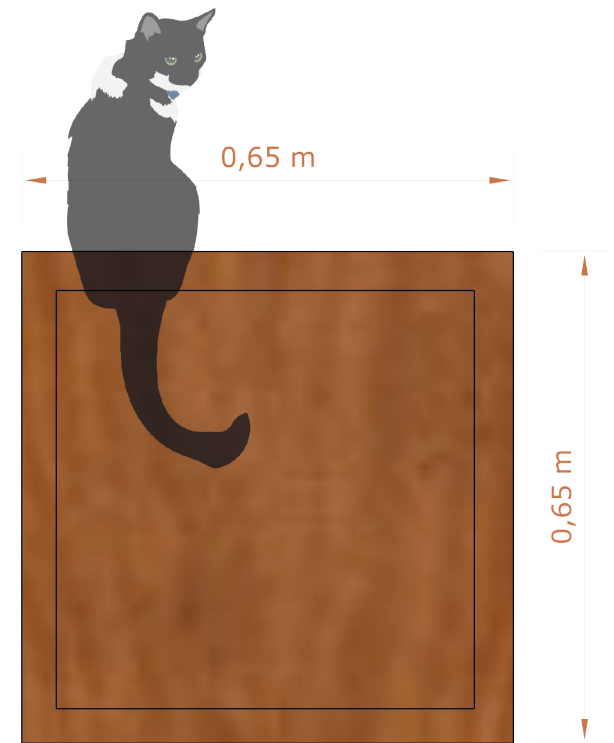
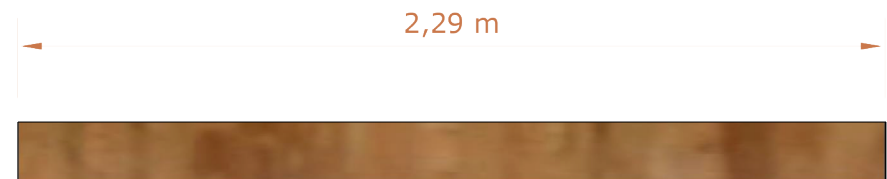
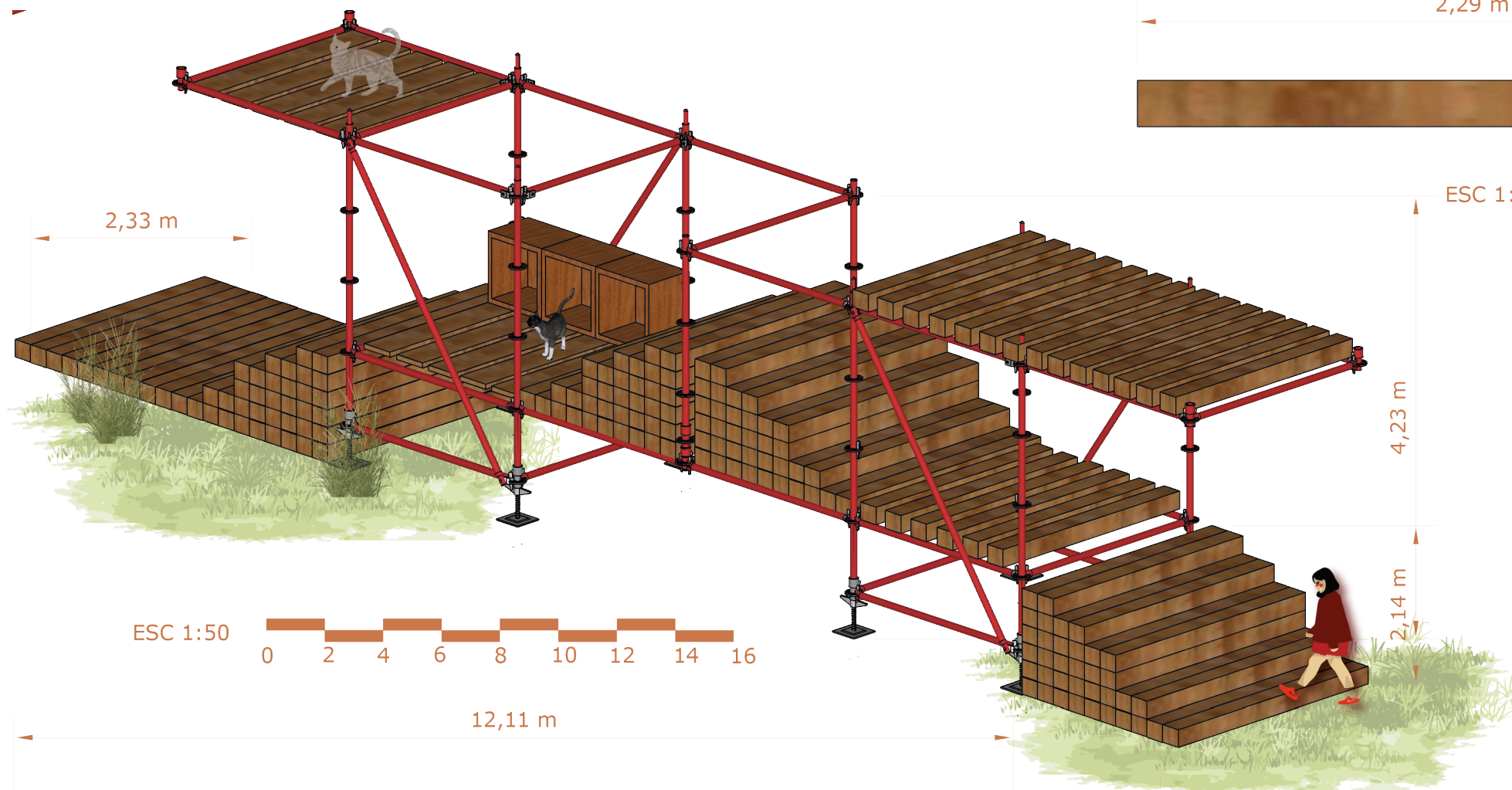
0 1 2 3 4 5 6 7 8



ESC 1:50

0 2 4 6 8 10 12 14 16





DETALHAMENTO DO ANDAIME - TIPOLOGIA 2

02
05

REFERÊNCIAS

CARERI, Francesco. Walkscapes: o caminhar como prática estética. São Paulo: GG Brasil, 2013.

CARSALADE, F. O passado presente: problemas epistemológicos do restauro arquitetônico. Editorial do Departamento de Arquitetura. Revista de cultura arquitectónica, 2015.

DEBORD, G. Teoria da Deriva. In Revista Internacional Situacionista. No. 2, dezembro de 1958. Disponível em: <<https://teoriadoespacourbano.files.wordpress.com/2013/03/guy-debord-teoria-da-deriva.pdf>> Acesso em Abril de 2023.

DELEUZE G., GUATTARI F. O que é filosofia?. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

DELEUZE G., GUATTARI F. Mil Platôs. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995.

GHIRARDELLO, Nilson. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GOMES, Paulo César da Costa. A cultura pública e o espaço: desafios metodológicos. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). Religião, identidade e território. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001. p. 93 – 113.

GUATTARI F. A restauração da cidade subjetiva. In Caosmose: um novo paradigma estético. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

NETO, Nécio Turra. MICROTERRITORIALIDADES NAS CIDADES: UMA INTRODUÇÃO À TEMÁTICA. Revista Cidades: Ed. v. 10 n. 17, 2013.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. (orgs.). Pistas do método da cartografia: Pesquisa – intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2009.

SIMAS, Luiz Antonio. O corpo encantado das ruas. Rio de Janeiro: 1. ed. Civilização Brasileira, 2019.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. De cosas urbanas. Barcelona: Editora Gustavo Gili S.A., 2008.

