

PROCESSOS
Des-reterritorializantes
HABITAR O ANTIGO
PÁTIO FERROVIÁRIO
DA EFS DE BAURU





UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA - UNESP
Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design - Campus de Bauru

EVELYN CAROLINE DA SILVA CAMARA

PROCESSOS DES-RETERRITORIALIZANTES:
Habitar o antigo pátio ferroviário da EFS de Bauru

Bauru
2026

EVELYN CAROLINE DA SILVA CAMARA

**PROCESSOS DES-RETerritorializantes:
Habitar o antigo pátio ferroviário da EFS de Bauru**

Dissertação apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru, para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Teoria, História e Projeto

Orientador(a): Prof. Dr. Hélio Hirao

Bauru
2026

Camara, Evelyn Caroline da Silva.

Processos des-territorializantes: Habitar o antigo
pátio ferroviário da EFS de Bauru / Evelyn Caroline da
Silva Camara. - Bauru, 2026

193 f. : il.

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

Orientador: Hélio Hirao

1.Cartografia. 2. Deriva. 3.
Desterritorialização. 4. Pátio Ferroviário. I.
Universidade Estadual Paulista. Faculdade de
Arquitetura, Artes, Comunicação e Design. II. Título.

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

Aos 30 de março de 2026, às 18h, no(a) <https://meet.google.com/wea-bdeg-mbv> ou via SIP: sip:481897721480@vc.unesp.br, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de EVELYN CAROLINE DA SILVA CAMARA, intitulada "Processos des-reterritorializantes: Habitar o antigo pátio ferroviário da EFS de Bauru.". A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor Doutor HÉLIO HIRAO (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente / UNESP / Câmpus de Presidente Prudente - FCT, Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP / Câmpus de Assis - FCLAs, Professor Doutor RODRIGO GONÇALVES DOS SANTOS (Participação Virtual) do(a) Arquitetura e Urbanismo / Universidade Federal de Santa Catarina , Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: Aprovada _ _ _ _ _ . Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.

Documento assinado digitalmente
 gov.br **HELIO HIRAO**
Data: 18/04/2026 11:25:23-0300
Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

Professor Doutor HÉLIO HIRAO

EVELYN CAROLINE DA SILVA CAMARA

**PROCESSOS DES-RETERRITORIZANTES:
Habitar o antigo pátio ferroviário da EFS de Bauru**

Dissertação apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru, para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Teoria, História e Projeto

Data da defesa: 30/03/2026

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Hélio Hirao
UNESP - Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design - Campus de Bauru

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
UNESP - Faculdade de Ciências e Letras - Campus de Assis

Prof. Dr. Rodrigo Gonçalves dos Santos
UFSC - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina

Dedico este trabalho à José e Eunice...

AGRADECIMENTOS

Em meio a angústias, dúvidas, medos, encontros e desencontros, construções e desconstruções, encontro na inquietude motivos para não desistir. Esta dissertação se tornou possível através dos inúmeros atravessamentos que reverberaram e colidiram com o meu mundo, movimentando-o. Durante todo o percurso dessa jornada fui agraciada por encontrar e ser encontrada por pessoas que me incentivaram à investigar, criar e prosseguir meu caminho. Agradeço, especialmente:

À José e Eunice, meus pais, por me darem chão todas as vezes que parecia tê-lo perdido, pelo apoio a minha jornada em busca do conhecimento, e principalmente, pelos incentivos a minha inquietude e curiosidade que me moveram e me movem pelos caminhos que preciso seguir.

Aos meus falecidos avós por me deixarem como herança sua coragem para atravessar todo e qualquer território.

Ao meu companheiro, Pedro Negri, por sua calma e gentileza ao me acompanhar durante as experiências espaciais. Por fornecer segurança a esta pequena pesquisadora e aliviar as minhas ansiedades me puxando para o presente.

Aos meus amigos, Cecília, Caio, Isadora, Enzo, Thayná e Mireley por acompanharem todos os meus trajetos, me ouvirem e me aconselharem. Aos meus parceiros de caminhada e de pesquisa, Natália e João, pelas leituras, discussões e conversas ao longo dessa pesquisa que potencializaram os conhecimentos presentes nessa dissertação.

Ao meu orientador, Prof.Dr. Hélio Hirao, pelas constantes inquietações provocadas, pelos questionamentos levantados em todos esses anos de pesquisa, pelo incentivo a busca do reconhecimento dos processos que desterritorializam e reterritorializam o território, e principalmente, por me mostrar que a vida acontece em meio ao movimento e como este tem a capacidade transformadora de revelar as preciosidades em meio a cidade contemporânea.

Aos integrantes do grupo Memória Ferroviária, por compartilharem as experiências durante as expedições. Em especial, ao Professor Eduardo Romero, por acolher minhas angústias, pelas conversas enriquecedoras e por compartilhar seus conhecimentos.

AGRADECIMENTOS

Aos integrantes e ex-integrantes do grupo de pesquisa NePP, pelas inúmeras trocas de experiências que possibilitaram o crescimento coletivo das pesquisas e pelas incontáveis vezes em que tive a oportunidade de trabalhar e investigar em conjunto com amigos.

Por fim expresso minha gratidão ao apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) que garantiu a realização desse trabalho.

RESUMO

A pesquisa tem como objetivo apreender o território do antigo pátio ferroviário da EFS, em Bauru, reconhecendo-o como espaço em constante transformação, marcado por processos de desterritorialização e reterritorialização que rompem com a lógica produtivista viabilizando outras formas de habitar. Enquanto espaço residual, resultado da decadência do modal ferroviário, acolhe práticas cotidianas rejeitadas pela cidade homogênea, abrindo-se a usos singulares que ressignificam o território. O habitar emerge nesse processo com táticas de resistência e errâncias criativas que produzem desvios e sustentam relações entre grupos que coabitam o território, nesse contexto, o habitar é entendido como movimento e experiência simbólica. A pesquisa se desenvolve com base na metodologia da cartografia fundamentada pelo pensamento rizomático de Deleuze e Guattari, utilizando o caminhar como procedimento metodológico, mapeando microrresistências e intensidades de afeto que atravessam o território. Assim, o antigo pátio ferroviário se revela como territorialidade viva, em permanente transformação ao ser tecida pelos desejos e necessidades que emergem através das práticas que nele se inscrevem.

Palavras-chave: Cartografia; Deriva; Desterritorialização; Pátio Ferroviário; Habitar.

ABSTRACT

This research aims to understand the territory of the former EFS railway yard in Bauru, recognizing it as a space in constant transformation, marked by processes of deterritorialization and reterritorialization that break with the productivist logic, enabling other ways of inhabiting. As a residual space, resulting from the decline of the railway system, it welcomes everyday practices rejected by the homogeneous city, opening itself to unique uses that resignify the territory. Inhabiting emerges in this process with tactics of resistance and creative wanderings that produce deviations and sustain relationships between groups that cohabit the territory; in this context, inhabiting is understood as movement and symbolic experience. The research is developed based on the methodology of cartography grounded in the rhizomatic thought of Deleuze and Guattari, using walking as a methodological procedure, mapping micro-resistances and intensities of affect that traverse the territory. Thus, the railway yard reveals itself as a living territory, in permanent transformation as it is woven by the desires and needs that emerge through the practices inscribed within it.

Keywords: Cartography; Drift; Deterritorialization; Railway; Dwelling.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	p.29
Figura 2	p.30
Figura 3	p.30
Figura 4	p.31
Figura 5	p.32
Figura 6	p.38
Figura 7	p.41
Figura 8	p.42
Figura 9	p.45
Figura 10	p.46
Figura 11	p.47
Figura 12	p.48
Figura 13	p.49
Figura 14	p.50
Figura 15	p.58
Figura 16	p.65
Figura 17	p.67
Figura 18	p.86
Figura 19	p.90
Figura 20	p.91
Figura 21	p.93
Figura 22	p.96
Figura 23	p.102
Figura 24	p.103
Figura 25	p.112
Figura 26	p.130
Figura 27	p.131
Figura 28	p.132
Figura 29	p.133
Figura 30	p.136
Figura 31	p.139
Figura 32	p.141
Figura 33	p.143
Figura 34	p.145
Figura 35	p.150
Figura 36	p.153
Figura 37	p.155
Figura 38	p.160
Figura 39	p.163
Figura 40	p.164
Figura 41	p.165
Figura 42	p.165
Figura 43	p.166
Figura 44	p.167
Figura 45	p.168
Figura 46	p.169
Figura 47	p.171
Figura 48	p.173
Figura 49	p.182

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
EFS	Estrada de Ferro Sorocabana

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	P. 18
2	O TERRITÓRIO AFETIVO NO MEIO DA CIDADE	P. 25
2.1	O PROCESSO DE DESTERRITORIALIZAÇÃO DOS TERRITÓRIOS NO OESTE PAULISTA	P. 28
2.1.1	A EXPANSÃO FERROVIÁRIA NO TERRITÓRIO BAURUENSE	P. 34
2.1.2	A TERRITORIALIDADE DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA	P. 36
2.1.3	O DECLÍNIO FERROVIÁRIO E OS PROCESSOS DESTERRITORIALIZANTES NO ANTIGO PÁTIO DA EFS	P. 40
2.2	DESAFIOS E DISPUTAS PELO TERRITÓRIO DO ANTIGO PÁTIO FERROVIÁRIO	P. 51
3	O MOVIMENTO DE DES-RETERORIZAÇÃO	P. 56
3.1	RIZOMA: UM TERRITÓRIO CAMINHANTE	P. 64
3.2	CAMINHAR DESTERRITORIALIZANTE	P. 69
4	ERRÂNCIAS CAMINHANTES	P. 75
4.1	FLANAR, DEAMBULAR E DERIVAR: PROCESSOS ERRANTES	P. 76
4.1.1	FLANAR ENQUANTO CRÍTICA	P. 78
4.1.2	DEAMBULAÇÕES E PROVOCAÇÕES URBANAS	P. 80
4.1.3	DERIVA E O CONVITE PARA A CRIAÇÃO DE SITUAÇÕES	P. 81
4.1.4	TRANSURBÂNCIA E OS ATRAVESSAMENTOS TERRITORIAIS	P. 83
4.2	O CAMINHAR SUBALTERNIZADO	P. 85
5	O CAMINHAR COMO MODO DE HABITAR	P. 99
5.1	HABITAR A RUÍNA	P. 107
5.2	HABITAR E RESSIGNIFICAR	P. 112

SUMÁRIO

6	CARTOGRAFIAR: ACOMPANHAR O MOVIMENTO	P. 117
6.1	CARTOGRAFIA COMO EXPERIÊNCIA ESPACIAL	P. 120
6.2	CARTOGRAFANDO PROCESSOS	P. 123
7	CONSIDERAÇÕES ABERTAS	P. 177
	REFERÊNCIAS	P. 186



1 INTRODUÇÃO

A imersão no território para seu reconhecimento revelou uma série de afetos que se entrelaçam simbolicamente e fisicamente. As experiências espaciais deram ritmo a essa pesquisa, o contato com o território emergiu, expandiu e transbordou por entre as páginas deste trabalho, se reafirmando enquanto movimento que transforma e reverbera pelo corpo e espaço.

Os conceitos abordados são abertos e flexíveis, buscando acompanhar os processos des-reterritorializantes que movem e agitam o antigo pátio ferroviário de Bauru. O mapa-aberto, proposto por Deleuze e Guattari, não busca definir, enrijecer ou capturar o território, mas apreender os movimentos indeterminados, imprecisos e intermináveis que compõem um organismo vivo que se modifica constantemente.

O território ganha outra magnitude quando reconhecido para além do espaço físico, nele emergem desejos, necessidades, intenções e dinâmicas distintas. Para apreender as camadas do território através dos atos simbólico-afetivos, necessita-se adentrar a perspectiva micropolítica, ou seja, um olhar que tenha enfoque nas micropráticas que tensionam o território cotidianamente com processos de subjetivação em que diferentes intensidades atuam no nível molecular. São aquelas ações que escapam das normatizações e dominações e se abrem para as brechas e desvios.

Quando o território é reconhecido através de seu caráter relacional, identificam-se os atos que o modificam, o refazem, e o transformam de acordo com os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (Deleuze e Guattari, 1995). Revela-se por meio desses processos que as relações não existem apenas entre os objetos materiais espacializados, mas são constituídas com os afetos que emergem do território e se reverberam por entre suas lacunas.

Para o reconhecimento do território utilizou-se de fundamentos teórico-metodológicos que se baseiam em experimentações espaciais e mapeamentos de processos urbanos territoriais, adotando as metodologias da deriva e cartografia (Debord, 2003; Jacques, 2012; Careri, 2013; Deleuze e Guattari, 1997) enquanto práticas cognitivas, estéticas, políticas e éticas que produzem e acompanham os movimentos do território ao estimular os movimentos do corpo-pesquisadora reconhecendo as dinâmicas des-reterritorializantes.

Ao acompanhar os processos e procedimentos que transformam o território do antigo pátio ferroviário, identifica-se que para apreendê-lo em sua essência os mapas não poderiam ser estáticos e rígidos. Deleuze e Guattari (1997) enfatizam a cartografia como um processo em aberto no qual o ato de mapear nunca se conclui, os mapeamentos registram um determinado momento de um tempo efêmero que flui e se movimenta de maneira rizomática. O objetivo da cartografia é mapear as forças e afetos que movimentam e transformam o território e atravessam os corpos que habitam o espaço.

Rolnik (2006) propõe que a cartografia deve assumir a perspectiva sensível do cartógrafo com o objetivo de mapear as forças que movem o território, atravessando-o com afetos que reverberam os desejos que se deslocam por meio dos encontros cotidianos. Cartografar é um ato criado com a prática, o mapeamento dos processos que modificam o antigo pátio ferroviário de Baurio que somente podem ser apreendidos quando vivenciados e experienciados.

O antigo pátio ferroviário é atravessado por afetos que conectam os grupos subalternizados criando subjetividades que o compõem, criam e transformam sua territorialidade. Ao relacionar os diferentes modos de habitar com as transformações territoriais, identifica-se que o ato se associa ao fazer, no qual os indivíduos tendem a criar seu próprio espaço através dos desejos e intenções colocadas em suas ações (Heidegger, 2002), os grupos que vivenciam o antigo pátio se apropriam dos espaços improdutivos para a lógica capitalista e criam territórios existenciais que acolhem seus afetos, desejos e necessidades, ou seja, para além de um território físico, o antigo pátio ferroviário se qualifica pelas subjetividades expressas nele.

O primeiro capítulo intitulado como “O território afetivo no meio da cidade” abrange as dimensões políticas, sociais, culturais e afetivas que são associadas ao território. O antigo pátio ferroviário é apreendido por suas relações simbólicas e afetivas somado às dinâmicas sociais que escapam ao controle das normas urbanas, os processos des-reterritorializantes que o movem evidenciam as disputas, relações sociais e afetivas que o ressignificam. Para identificar os processos que marcaram as suas modificações constrói-se uma narrativa que se inicia com a perda da função industrial e prossegue com as apropriações de grupos subalternizados que resistem, sobrevivem e criam novas territorialidades através de práticas cotidianas que são criadas por vínculos simbólico-afetivos.

Somado a isso, o capítulo investiga a chegada da linha férrea em Bauru, evidenciando os métodos invasivos que transformaram a terra em mercadoria, avançando para o declínio do setor ferroviário e para os processos de desterritorialização que revelam que o território não se trata de uma delimitação física, mas de relações de poderes e afetos em que atuam processos de tentativa de homogeneização associadas à lógica da cidade espetacularizada, como critica Guy Debord, evidenciando que o território é continuamente construído, destruído e reconstruído conforme interesses, relações e modos de vida que nele emergem.

O capítulo seguinte, “O movimento de des-reterritorialização”, investiga os processos desterritorializantes e reterritorializantes nas dimensões física-material e simbólico-afetiva. Nesse processo, os habitantes atribuem novos sentidos ao território por meio de práticas cotidianas e vínculos afetivos que transformam edifícios, vagões e áreas naturais em componentes de suas territorialidades. Enquanto a desterritorialização aparece como potência transformadora e criativa, rompendo com a lógica produtivista e abrindo espaço para novas práticas, apropriações e formas de habitar, esses movimentos se desviam da funcionalidade original do lugar, revelando resistências e reinvenções por meio dos processos reterritorializantes.

Ainda, segundo Gilles Deleuze e Félix Guattari (1997), esses movimentos constituem agenciamentos que articulam desejos, subjetividades e relações sociais, revelando que o território é continuamente reinventado por rupturas, linhas desviantes e multiplicidades que escapam às estruturas normativas e instituídas. Assim, a decadência ferroviária possibilitou o surgimento de novas dinâmicas que subvertem a lógica produtivista e instauram modos de habitar nômades e rizomáticos, nos quais o território se torna um campo vivo de resistências, afetos e transformações, evidenciando que sua existência é processual, instável e permanentemente reconstruída pelas práticas e pelos vínculos daqueles que o habitam.

O capítulo “Errâncias caminhanter” apreende os processos errantes que movem o território. Aqui, caminhar não se destaca apenas por ser um deslocamento físico, mas se constitui por produzir pensamentos, afetos e subjetividades simultaneamente ao processo de apreensão e construção do território por meio de uma experiência corporal sensível. Ao percorrer um espaço a pé, estabelece-se uma relação recíproca em que o corpo atravessa o território e, simultaneamente, é atravessado por ele, tornando visíveis

signos, tensões, relações sociais e camadas simbólico-afetivas que reconfiguram as ambiências urbanas. Assim, o caminhar torna-se uma forma de apropriação, ainda que efêmera, capaz de reivindicar, transformar e recriar territórios, especialmente no contexto do antigo pátio ferroviário, onde os deslocamentos cotidianos dos grupos subalternizados afirmam sua existência e produzem novas territorialidades.

Nessa perspectiva, a deriva é adotada como procedimento metodológico, pois possibilita apreender, através da experiência corporal sensível em movimento, as dinâmicas, práticas e processos de desterritorialização e reterritorialização que constituem o território em sua dimensão relacional, cotidiana e em permanente transformação.

O capítulo seguinte, “O caminhar como modo de habitar”, reconhece-se que o habitar não se reduz à permanência em um lugar fixo (Heidegger, 2002), mas se realiza no próprio movimento, nos processos de desterritorialização e reterritorialização que os passos produzem. Habitar é uma experiência simbólica e experimental, que ultrapassa a noção física de casa ou abrigo, organizando o mundo a partir das ações dos habitantes. Assim, o caminhar se revela enquanto fundamento para produção do território, sendo constituído por ritmos, sensibilidades e cognições, ultrapassando o deslocamento físico ao tornar-se um ato de construção simbólica e afetiva.

Ao percorrer o espaço, os grupos subalternizados inscrevem suas existências, desejos e necessidades, transformando ruínas, trilhas e edificações em territórios vividos. Conforme Tim Ingold, caminhar é um modo de conhecer e habitar o mundo, enquanto Francesco Careri o destaca como prática que permite apreender as contradições e potencialidades do território por meio da experiência direta. Nessa perspectiva, o habitar não se limita à permanência física, mas se constrói poeticamente através do movimento, como aponta Martin Heidegger, sendo continuamente reinventado pelas práticas cotidianas que marcam o espaço e produzem sentidos. Do mesmo modo, Michel de Certeau compreende o caminhar como uma forma de enunciação que cria desvios e reinventa o espaço planejado. Assim, os percursos e apropriações dos habitantes subalternizados constituem uma prática ética, política e poética que desterritorializa, reterritorializa o pátio ferroviário em um território vivo, relacional e em constante movimento.

Em “Cartografar: Acompanhar o movimento”, é abordado o método cartográfico enquanto ferramenta para acompanhar processos (Kastrup, 2009). Cabe ao cartógrafo reconhecer as intensidades de afetos que atravessam o território, nesse sentido, toda pesquisa é também intervenção: não há sujeito e objeto previamente dados, ambos se constituem na relação. No acompanhamento dos processos que compõem o antigo pátio ferroviário, foram mapeadas as microrresistências expressas pelas experiências, subjetividades e transformações do território. Essas experiências foram articuladas de acordo com as três linhas descritas por Rolnik (2006) — a dos afetos, a da simulação e a finita — permitindo apreender o emaranhado de desterritorializações e reterritorializações que atravessam o território industrial. Para tanto, o corpo-pesquisadora se engajou em cinco derivas, utilizando o caminhar como ferramenta de investigação.

Cartografar torna-se o acompanhamento de processos, afetos e movimentos de desterritorialização e reterritorialização, como propõem Gilles Deleuze e Félix Guattari, revelando microrresistências, modos de habitar e produções de subjetividade que escapam às representações hegemônicas. Assim, a cartografia deixa de ser um instrumento de mera descrição e controle para tornar-se método de pesquisa-intervenção e invenção, no qual o cartógrafo, implicado no território, produz conhecimento por meio da experiência, do caminhar e do encontro, tornando visíveis as forças, conflitos, afetos e significados que constituem o território vivido, como evidenciado no processo de investigação do antigo pátio ferroviário de Bauru.

O último capítulo “Considerações abertas”, reúne as experiências espaciais e os processos de realização dos mapeamentos sensíveis que através dos atravessamentos de afetos, reconhece as tensões e dinâmicas produzidas pelos grupos subalternizados que desterritorializam e reterritorializam o antigo pátio ferroviário por meio de práticas cotidianas, resistência e desejos. Invisibilizado pela lógica urbana hegemônica, que o considera residual e improdutivo, esse território torna-se abrigo para modos de vida subalternizados, evidenciando outras formas de habitar que são rejeitados pelos projetos excludentes da cidade. Investigado na microescala, o pátio revela sua potência como território simbólico, afetivo e político, onde o caminhar, aproxima corpo e território, permitindo à pesquisadora vivenciar e reconhecer suas dinâmicas. Associada a isso, a cartografia é adotada como método para acompanhar os processos em movimento, mapeando práticas, afetos e micropolíticas que constituem o território, construindo uma leitura aberta que valoriza as singularidades e as formas dissidentes de existir e habitar a cidade contemporânea.

Por fim, não se pretende concluir, mas apresentar reflexões e discussões em aberto que buscam evidenciar as potencialidades das micropolíticas do antigo pátio ferroviário. As práticas possibilitadas e encorajadas pelos procedimentos metodológicos adotados foram dispostas pelo corpo-pesquisadora de modo sensível e experiencial para reconhecer as forças que movem o território ao des-reterritorializa-lo.

Boa leitura!



2 O TERRITÓRIO AFETIVO NO MEIO DA CIDADE

O conceito de território engloba diferentes significados, seja de ordem política, social, econômica, cultural ou afetiva. Surge dentro de um contexto europeu, a partir de um sentido político-administrativo, sua utilização se inicia durante o Império Romano, os primeiros registros de “territorium” se referem a um espaço de jurisdição urbana (Elden, 2013). A modernidade do ocidente tende a relacionar o território a uma determinada área em que há soberania do Estado, sendo hegemonicamente funcional e estatal, consolidando-o como poder político (Gottman apud Haesbaert, 2023).

Segundo Haesbaert (2023), quando observado a origem etimológica “territorium”, se relaciona a duas raízes distintas, uma material-funcional e outra simbólica-afetiva: a terra e o medo (terrere). Com isso, compõe-se com esses dois sentidos o conceito de território adotado nesta pesquisa. Ao considerar que o antigo Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana é um território, reconhece-se por meio dele que seus processos de consolidação, desmanche, sucateamento e apropriação estão intimamente ligados a lutas sociais, conflitos e movimentos de resistência. Sua complexidade se estabelece no âmbito material-funcional, ao analisar sua origem industrial e modernizadora que operava a partir do controle exercido pela ferrovia, quando o poder econômico da indústria ferroviária se apossa e delimita o território a partir de uma determinada funcionalidade, este se submete ao controle, separando o que está dentro daquilo que permanece fora. E com isso, as análises de Deleuze e Guattari (1994) colaboram para identificar as transformações funcionais e expressivas no território.

Nesse sentido, o território é reconhecido através de seu caráter relacional, com as relações sociais que se estabelecem e o modificam fazem e refazem os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (Deleuze e Guattari, 1995; Raffestin, 1993; Haesbaert, 2023). Quando o território é identificado pelas ações que o transformam, salienta-se que as relações não existem apenas entre os edifícios e objetos materiais espacializados, mas também se constituem, com as apropriações e o atravessamento de afetos com esses objetos. Desse modo, para além do território enquanto delimitação física, se atenta também, às incorporações contidas nele e como estas territorializam, desterritorializam e reterritorializam.

O conceito mais difundido de território é aquele ligado ao poder, dessa forma o poder estatal também é territorial, já que se trata de atuar em limites e fronteiras, adquirindo exclusividade e nunca admitindo singularidades que possam compor com o território. No caso ferroviário, o poder territorial em conjunto com os processos desterritorializantes e reterritorializantes ganham forma e complexidade a partir da coexistência entre legalidade e ilegalidade ao construírem outras territorialidades. As “biqueiras”, “pontos de drogas” e “bocas de fumo” se estabelecem ao ativarem um território que foi desterritorializado. Esta territorialidade é construída diante da desigualdade, ausência e privação de espaços urbanos que possuem dinâmicas oriundas de um urbanismo predatório e hegemônico, mas também são construídas com relações afetivas de grupos subalternizados que emergem e se apropriam do território. No entanto, Haesbaert (2023), reforça que olhar para o processo de desterritorialização e reterritorialização com esses grupos é necessário para que haja apreensões singulares no território, já que estando dentro do sistema capitalista, entende-se que este o produz e também torna-se o produto: “(...) ao (re)organizar o espaço a partir das relações de poder estamos viabilizando e/ou fortalecendo determinadas dinâmicas sociais ou socioambientais.” (Haesbaert, 2023, p.3). Assim, ao reconhecer o território com as suas movimentações de des-re-territorialização, são considerados os conflitos, lutas e relações com os diferentes grupos subalternizados. Com esse reconhecimento se visibilizam as articulações que constroem, modificam e transformam o território.

O território também se constitui por meio de dimensões simbólico-afetivas, tornando-se importante na construção de uma política local, podendo ser visto nas apropriações e resistências de distintos grupos subalternizados que habitam o território afirmando sua identidade e suas necessidades. Por outra perspectiva, essa relação entre sujeitos e território pode ser estigmatizada, gerando amedrontamentos em relação ao outro e ao seu território, diante disso as tentativas de expulsão desses grupos são justificadas sob o pretexto de higienizar e melhorar o território, os processos para homogeneizar e limpar as multiplicidades que ativam e transformam o território são iniciadas com empreendimentos que visam produzir uma cidade espetacularizada (Debord, 2003) não vivida, atribuindo valores e vantagens à logística capitalista.

O território afetivo se caracteriza pelos afetos que o moldam, ou seja, tudo aquilo que direciona as capacidades de habitar ou não um lugar, des-territorializando e reterritorializando-o, assim, todo território tem sua dimensão afetiva e esta se encontra em constante movimento. Segundo Hutta (2020), o afeto indica alterações nas ações, revelando novos meios de interação entre o território e os indivíduos, com essas dinâmicas relacionais emergem a apreensão e cognição do território a partir dos processos e transformações que o constituem.

Junto aos conceitos de território, foi apreendido a territorialidade do antigo Pátio Ferroviário da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana. Atualmente, não há nada relacionado com a linha férrea ou com as atividades ferroviárias, o território se transformou em um núcleo que abriga dois distintos grupos subalternizados, um deles é composto por familiares que se alojaram nas antigas Casas de Turma da Sorocabana, habitando com suas práticas cotidianas os fragmentos desse território, cultivando animais rurais e verduras enquanto constroem novos “puxadinhos” para abrigar suas necessidades. O segundo grupo fez da antiga Estação Ferroviária e dos Vagões abandonados um lugar para ser um abrigo temporário, estes se movimentam devido às condições adversas que enfrentam ao permanecerem neste território, alguns passam a noite e início do dia dentro dos vagões junto com seus parceiros e com suas roupas, cobertas e objetos diversos, outros chegam pela manhã próximo a Estação e caminham para dentro das árvores que ficam próximas às margens do rio, ali improvisam varais de roupa com os galhos mais baixos das árvores, lavam suas vestes no rio e a penduram, outros sentam entre as árvores e fazem uso de entorpecentes, outros caminham de um lado a outro do território, passando pelas casas de turma e chegando a outro ponto da boca de fumo. Ambos os grupos ativam o território com as suas dinâmicas, desterritorializando e reterritorializando-o, assim, cada vez mais distante de sua origem territorial enquanto função ferroviária.

Os processos des-reterritorializantes fazem parte do reconhecimento das práticas que movimentam o território, transformando-o. Junto a isso, desde que era um território indígena até o momento de desindustrialização da ferrovia, apreende-se os processos que modificam o território, construindo-o, destruindo-o e reconstruindo-o de acordo com os desejos, necessidades e relações de interesse de diferentes grupos. Desse modo, o pátio ferroviário é ativado cotidianamente por movimentos que emergem e possibilitam que práticas inusitadas ganhem força e espaço para acontecer, Balandier (1997) afirma que o movimento é portador de incertezas, no caso do pátio ferroviário identifica-se que aquilo que é incomum, inabitual e modificável encontram uma brecha para existir perante as adversidades urbanas.

2.1 O PROCESSO DE DESTERRITORIALIZAÇÃO DOS TERRITÓRIOS NO OESTE PAULISTA

O primeiro indício de desterritorialização forçada foi registrada a partir do povoamento e urbanização de territórios pertencentes a povos originários, assim, relata-se que durante o início do século XIX o núcleo urbano mais desenvolvido da região era Botucatu, os territórios que surgem à sua frente, são descritos como desconhecidos e habitados por indígenas. Na metade do século, o povoamento branco teve um significativo aumento, e consequentemente os núcleos urbanos tornaram-se numerosos e em cada um deles era conduzido novos avanços e conquistas, assim como no caso de Bauru, transformado através da invasão e avanço dos processos desterritorializantes e reterritorializantes de conquista do interior paulista. (Lima, 1978, p.61)

O centro-oeste paulista era reconhecido por seus vales tributários do rio Paraná: vale do peixe, vale da batalha, feio-aguapeí, de modo que as delimitações do território eram estritamente relacionadas com as características naturais desses espaços, e com isso, as relações de poder também se estabeleciam. Em uma das excursões no século XVIII, Bauru é referenciada pela primeira vez, em registros sobre viagens do Tietê até o rio Paraná (Lima, 1978). Assim, a delimitação da área em que atualmente se encontra o município de Bauru, compreendia inicialmente um território indígena composto principalmente por povos Kaingang, havendo também povos Oti-Xavantes, Guarani e Caiuás (Figura 1). Os processos de desterritorialização, expulsão e extermínio do território indígena, sua cultura, poder e afetividade ocorreram no oeste do Estado de São Paulo a partir da consolidação do capitalismo no século XIX. Essa dinâmica forçosamente e violentamente reestruturaram o território de Bauru, revelando-se com a interação das relações de poder político-econômico, simbólico-afetivo e natural com o território (Haesbaert, 2023).

A partir disso, os processos expansionistas incorporaram os territórios indígenas e os próprios povos originários como meio para que a civilização capitalista ganhasse força, fazendo com que a antiga relação entre o território e os indivíduos gradativamente desmoronasse enquanto uma outra surge. O dinamismo da desterritorialização forçadamente imposta aos povos originários se estabelecia a partir da precarização do território, e por estes possuírem forte interligação com o meio em que habitam, o território se enfraquecia por meio desse processo de subalternização.

Durante o século XIX, o crescimento acelerado do comércio mundial influenciou a economia de países em desenvolvimento, fortalecendo o capitalismo à medida em que territórios indígenas eram invadidos e ocupados. A marcha para o oeste, em suma, era a marcha para a capitalização da terra (Lima, 1978, p.47).

Ao analisar o movimento de desterritorialização através da invasão violenta dos homens brancos no território indígena, identifica-se que a precarização territorial reforça processos de fragilização de um determinado grupo, significando além de exclusão, a extinção e devastação socioambiental justificados a partir de um discurso progressista. Desse modo, ao enfraquecer a relação entre indígenas e território, atribuindo violentamente um novo eixo relacional que estabelecia um poder hegemônico ocidentalizado que ditava os comportamentos, vestimentas e modos de habitar enquanto aniquilava o território com os povos originários (Figura 1, 2 e 3).

Figura 1: Povo Guaranis com vestes típicas de homem branco.



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru, 2017.

Figura 2: Indígenas Kaingang com vestes típicas de homem branco.



Figura 3: Indígena com vestes típicas de homem branco e arco e flecha.



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru, 2017.

Os interesses produtivos no território do oeste paulista, resultaram no extermínio dos povos Oti-Xavantes, anteriormente aos conflitos com povoadores brancos, os Otis eram um dos maiores povos, somando cerca de 500 pessoas no ano de 1870. De acordo com Lima (1978) o impacto da invasão branca ocorreu de modo violento e rápido, extinguindo toda a unidade antes que houvesse estudos sobre sua cultura. Os povos Guarani, localizados no vale do Rio Batalha, somavam algumas centenas de pessoas no século XIX, e foram igualmente assolados pelo progresso capitalista, totalizando em aproximadamente 67 pessoas no ano de 1907.

O pioneirismo e sua expansão ferroviária buscavam entocar os indígenas para as margens ocidentais do Estado de São Paulo, facilitando a invasão do território (Figura 4). Em Bauru, a partir do ano de 1905, as Companhias Sorocabana e Estrada de Ferro Noroeste concentravam grande parte das lutas armadas contra as unidades Kaingang. Os conflitos refletiam como a luta pela conquista territorial para os indígenas se tratava de uma luta pelo direito de existência.

Figura 4: Habitações dos povos indígenas.



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru, 2017.

A partir dos conflitos armados, o estado criou o “Serviço de Proteção ao Índio e de Localização do Trabalhador Nacional” (SPI) (Lima, 1978, p.12). O serviço criado, era um modo de “pacificar” os grupos indígenas e possibilitar acesso ao seu território sem a necessidade de conflitos armados, os processos de pacificação eram vinculados ao desejo de civilizar os grupos indígenas de acordo com os moldes de uma sociedade branca: “(...) ela significa, antes de tudo, a perda parcial ou total do seu antigo território (...) para os capitalistas, significa a incorporação de novas áreas.” (Lima, 1978, p.18 apud Ribeiro). De fato, o papel do Estado era conceder os territórios indígenas à latifundiários, com o propósito de lotear e vendê-los (Lima, 1978, p.18). Segundo Krenak (2019), a relação entre os povos indígenas e o território não se estabelece a partir dos recursos que este oferece, mas a partir da interação coletiva que constrói o habitar, e o território com suas características físicas são parte desse coletivo, a relação de respeito se estende por entendê-lo enquanto ancestralidade. Ao separar os povos originários de seu território, estão também desmembrando-os.

A região de Bauru foi “pacificada” durante um período em que a população indígena se encontrava fragilizada pelos contínuos ataques sofridos, somando várias perdas e reduções em seus números. O processo de pacificação aumentava a procura por terras, valorizando o lucro obtido: “A pacificação valorizara também, notavelmente, o preço da terra, permitindo avultados lucros na sua comercialização” (Lima, 1978, p.190).

Figura 5: Fotografia em papel fosco com a imagem de Índios Kaingang “pacificados” vestindo fardas.



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru, 2017.

Ainda no século XIX, com a promulgação da Lei de Terras (1850), houve forte vinculação da terra como propriedade privada, diversas apropriações ilegais ocorreram, incluindo processos de grilagem e aquisição ilegítima. A disputa por território e os embates entre indígenas e brancos invasores se tornaram constantes e ascenderam para situações violentas. A disputa revelava a tentativa de transformar o território em uma mercadoria negociada através de violações, e nessa circunstância, o extermínio dos povos indígenas originários se tornava comum para que os territórios fossem liberados para fazendeiros.

O desenvolvimento da cultura cafeeira, juntamente ao avanço das ferrovias nas terras interioranas do Estado de São Paulo, entre os séculos XIX e XX, revelam o processo de expansão capitalista, e com isso, o agravamento dos conflitos com povos originários: “A violência do conflito acaba sendo circunscrita aos entreveros nas proximidades do leito ferroviário”. (Lima, 1978, p.20). Para justificar os conflitos, mortes e execução de inúmeros povos indígenas, os colocavam como uma ameaça ao progresso, enfatizando a ausência de civilização. O processo de desterritorializar o território indígena culminou na reterritorialização iniciada pela indústria ferroviária, a terra que antes era parte de um coletivo vivo tornou-se um sítio de recursos que abrigava o produto do progresso e da modernização dos núcleos urbanos.

Nesse sentido, salienta-se que o desenvolvimento e a velocidade das mudanças econômicas não eram apenas resultado das demandas internacionais, mas também da alteração da estrutura social e econômica do Estado:

É também o resultado das modificações que alteram substancialmente a estrutura econômica e social, a começar das próprias relações sociais de produção, com a progressiva substituição do escravo africano pelo imigrante europeu e com o novo estatuto que passa a instruir sobre a propriedade fundiária. “A expansão dos mercados e o desenvolvimento do capitalismo motivaram uma reavaliação das políticas tradicionais da terra e do trabalho” (Lima, 1978, p.48)

O surgimento da ferrovia, sacrificou, usurpou e dizimou a cultura, o território, a terra e as vidas indígenas originárias da região de Bauru. Os primeiros anos da história de Bauru, assim como de tantas outras cidades brasileiras, são compostos por processos de apagamento, Krenak (2019), alerta sobre como a produção de ausências se estabelece pela velocidade em que mudanças bruscas e desarranjos territoriais acontecem, exterminando a relação indivíduo-território e coletivo-território. A cidade se produz e se constitui através de processos violentos, em seu meio, visualiza-se os avanços predatórios em busca de território, justificado a partir de uma determinada ordem econômica, toda história de formação urbana se escreve através do derramamento de sangue.

2.1.1 A EXPANSÃO FERROVIÁRIA NO TERRITÓRIO BAURUENSE

Simultâneo aos processos de ocupação das terras paulistas, o avanço do cultivo de café ocorria. Com enfoque na região oeste do Estado de São Paulo, verifica-se que Botucatu era o núcleo com maior desenvolvimento urbano até a metade do século XIX (Lima, 1978), através de seu crescimento, abre-se espaço para que a ocupação urbana avance pelas margens do rio Tietê em direção ao centro-oeste do Estado. Por meio do avanço que desterritorializa a terra indígena, surge a Vila de Bauru (Ghirardello, 2020).

Atraídos pelas promessas e propagandas do centro-oeste paulista, fazendeiros, grileiros e sitianteiros dirigiam-se à procura de espaços livres para cultivo e lucro. Contudo, a expansão cafeeira e algodoeira que justificava a invasão e aquisição de territórios indígenas não teve longa duração, durante o século XX Bauru já possuía maiores áreas urbanas, enquanto as zonas rurais diminuíram gradativamente (Losnak, 2004, p.73). Atribuiu-se às companhias ferroviárias, principalmente a Estrada de Ferro Noroeste e a Companhia Sorocabana, o aumento de operários e bugreiros fortemente armados para conter os indígenas e facilitar o povoamento e loteamento das terras em Bauru, aumentando também, as áreas urbanas em desenvolvimento (Lima, 1978).

No ano de 1895, a Vila de Bauru continha maior população que a sua sede municipal (Espírito Santo de Fortaleza), anexado a Botucatu até o ano de 1865, e posteriormente anexado ao município de Fortaleza, se desvinculando no ano de 1889. Devido a eleições, a Vila de Bauru tornou-se a sede municipal no ano seguinte, a mudança de nomeação ocorreu através da Lei Estadual nº 428, de 1º de agosto de 1896 (Ghirardello, 2020).

Patrimônio em 1884, distrito em 1893, na jurisdição da comarca de Lençóis, já é município em 1896, passando a incorporar uma ampla superfície entre os rios Tietê e do Peixe, desde o centro urbano até as barrancas do rio Paraná. São mais de 35.000 km² cobrindo a maior parte do território caingangue. (Fernandes, José - Esboço Histórico das origens de Agudos. Correio da Noroeste. Bauru, 22 jul., 1952)

A partir dessa mudança, Bauru começou a ser administrada segundo os interesses de latifundiários cafeeiros, por meio disso o Decreto nº 374, de 15 de julho concedeu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana - na época chamada de Companhia União Sorocabana e Ituana - a autorização para traçar uma linha de Lençóis até Bauru (Ghirardello, 2020).

Em 1904, discutia-se o ponto inicial do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Bauru e Agudos foram cogitadas, mas a pressão da elite cafeeira local garantiu que Bauru fosse escolhida. A Sorocabana estabeleceu-se na cidade em 1905, mas foi ofuscada pela chegada, no mesmo ano, da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em 1910, a Companhia Paulista também se instalou no município. O entroncamento das três ferrovias consolidou Bauru como centro ferroviário e impulsionou seu desenvolvimento no final do século XIX e início do XX. E a partir desse momento, o progresso representado pelo avanço ferroviário se propaga pelo município (Ghirardello, 2020). Assim, consolidam-se os processos de reterritorialização do território, impulsionando as interações econômicas e o cotidiano dos ferroviários.

Entre os anos de 1905 a 1910, a partir do avanço gradativo das ferrovias, as relações mercantis capitalistas foram compreendidas como um ato civilizatório, resultando na modernização dos meios produtivos para a cidade: “A convergência de linhas direcionou e intensificou inúmeras atividades econômicas demandadas pela nova infra-estrutura e aproximou o local ao então capitalismo contemporâneo e à vida moderna.” (Losnak, 2004, p.24).

Durante a sua primeira década, Bauru foi vinculado a um perfil econômico determinado pelo predomínio das ferrovias. As companhias ferroviárias Sorocabana, Noroeste do Brasil e Paulista, empregaram um número significativo de trabalhadores, resultando em um grande aumento de habitantes, fatores que a identificavam como uma cidade-ferroviária (Losnak, 2004), e portanto, com uma forte interligação social com os fenômenos ferroviários, desde sua ascensão até sua decadência.

O início dos processos de urbanização de Bauru, não foram marcados apenas pela lógica progressista, havendo grande resistência por parte dos povos originários da região. O período revela embates entre bugreiros e Kaingang, os primeiros sendo contratados pelas companhias ferroviárias para exterminar aqueles que já habitavam a região. Apesar dos esforços indígenas de preservar e reforçar sua existência e seus domínios territoriais ao atacarem as obras ferroviárias, os bugreiros revidaram com armas de fogo, métodos de envenenamento e propagação de doenças durante invasões aos territórios indígenas, resultando em altos números de mortes para o povo Kaingangs (Lima, 1978).

O entroncamento ferroviário com as três companhias férreas intensificou o avanço econômico e urbano da cidade, incentivando o desenvolvimento do setor terciário a fornecer comércios e serviços à população. Consequentemente, houve significativo aumento dos habitantes: “7.815 habitantes em 1900, para 19.000 em 1907 e 35.000 em 1922” (Losnak, 2004, p.63), grande parte desse aumento se deu pela chegada de passageiros e a permanência desses pelas oportunidades de trabalho na ferrovia.

2.1.2 A TERRITORIALIDADE DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Entre as décadas de 1890 a 1910, o núcleo de Bauru esteve envolvido entre as principais conquistas de terras, tornando-se um referencial importante para os investidores e companhias ferroviárias naquele período, consequentemente atraindo investimentos expansionistas:

É terminal de importante ramal da E.F. Sorocabana que o alcança em 1905; está na rota dos trilhos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro que o atingem em 1910; é o ponto de partida da E.F. Noroeste e a base de toda a infraestrutura organizada para garantir a construção da ferrovia. É enfim a sede urbana mais potencializada (...) (O Comércio de São Paulo. São Paulo, 4 set., 1905. O Estado de São Paulo. São Paulo, 30 dez., 1904)

A territorialidade da EFS se estabelece a partir dos processos de reterritorialização de uma terra indígena que violentamente foi desterritorializada, após a expulsão e execução dos povos originários, iniciava-se uma nova era, esta denominada pelo progresso das ferrovias e cultivos agrícolas. Criava-se uma relação de produção com o território, este agora abrigava os trilhos da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana que chegaram em Bauru no ano de 1905, tornando-se a primeira companhia ferroviária a se estabelecer na cidade.

As instalações feitas no pátio ferroviário de Bauru revelam uma arquitetura modesta, acompanhando as diretrizes recomendadas pela companhia. Durante o final do século XIX e começo do século XX a EFS enfrentava dificuldades no avanço de suas linhas, resultando na queda de seus aspectos econômicos, devido a esse motivo eram determinados programas e tipologias arquitetônicas que suprissem as necessidades da época utilizando o mínimo dos recursos financeiros disponíveis (Souza, 2015).

As escolhas feitas pelos engenheiros desse período davam prioridade a funcionalidade dos edifícios.(...) as construções poderiam variar de um simples abrigo utilizado em paradas breves, às estações de pequeno, médio e grande porte. (Souza, 2015, p.75).

Segundo Kuhl (1998), através das fases econômicas da companhia, adotavam estilos e tipologias arquitetônicas diversificadas. Destacam-se duas tipologias principais: Estações de passagem e Estações Terminais: “O primeiro tipo engloba os casos em que os trilhos estão dispostos paralelamente ao edifício. Estações Terminais caracterizam-se pelos trilhos acabarem na estação, formando um ângulo de 90 graus.” (Souza, J, 2015, p.72).

As Estações de passagem se caracterizavam por serem edifícios que continham salas de espera, vestíbulos, guichês, depósitos de bagagens e mercadorias, um escritório para o chefe da estação, outro escritório para o subchefe, gabinete de vigilância, alojamento para o chefe e subchefe da estação e sanitários para passageiros (Kuhl, 1998).

As estações se encontram por toda extensão do Estado de São Paulo se subdividindo em categorias determinadas a partir da relevância da localidade, há variações em seus tamanhos, apesar de possuírem funções administrativas semelhantes (Figura 6). As estações de pequeno porte apresentam um programa básico: saguão, plataforma com cobertura para embarque e desembarque, sala de espera, bilheteria, sanitários reservados e sala do chefe da estação, como o exemplo da estação de Bauru (Kuhl, 1998).

Figura 6: Estação Ferroviária da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana.



Fonte: Memória Paulista. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/memoriaspaulistas/posts/9566091400103931/>. Alterado pela autora, 2025.

No entanto, Sueli Bem (1998) propõe uma classificação das estações considerando o contexto histórico, político e geográfico de sua implantação. De acordo com a análise contextual, a autora as distingue como “Estação da Fazenda; Estação de cidade do interior (pequeno ou médio porte); Estação de centro urbano desenvolvido e Estação de capital”. Para Souza (2015), a autora relaciona as dimensões espaciais do edifício com a fase em que este foi construído para identificar a lógica de sua implantação e desenvolvimento.

A companhia Estrada de Ferro Sorocabana implantou suas infraestruturas férreas em cidades pouco desenvolvidas, como no caso de Bauru, e por consequência, as características dos edifícios remetem à primeira e segunda fase da companhia, no qual as estações eram de pequeno à médio porte (Souza, J, 2015):

Os edifícios de pequeno porte compõem a primeira fase de implantação da Sorocabana em uma nova localidade. Esses prédios eram construídos por toda a linha e na maioria das vezes o mesmo projeto replicado para atender a rápida demanda de expansão dos trilhos. (...) Em pouco tempo a estação que fora erguida rodeada por moradias simples e mata tornava-se obsoleto. Seria necessário, então, a construção de um prédio maior para suprir as novas necessidades do local. O novo prédio poderia ser construído no mesmo local do anterior ou em suas mediações. Neste caso, a antiga estação era convertida em armazém, prédio administrativo ou até em moradia para funcionários. (Souza, J, 2015, p.78)

Desse modo, o território do Pátio Ferroviário da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana em Bauru se transforma em um espaço construído que também constroi relações de poder. O uso e utilidade do território se estabelecem a partir das atividades e funcionalidades normatizadas pelo sistema ferroviário, as relações trabalhistas se estabelecem de modo hierárquico e seu diálogo com o território acontece pelas funções atribuídas a cada indivíduo.

2.1.3 O DECLÍNIO FERROVIÁRIO E OS PROCESSOS DESTERRITORIALIZANTES NO ANTIGO PÁTIO DA EFS

De acordo com Catelan (2008), na década de 1930 houve a decadência da produção cafeeira e, em paralelo, o incentivo do Estado à industrialização. A cidade de Bauru em busca de manter sua estabilidade econômica, começa a cultivar algodão o que possibilita a implantação dos galpões da Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro - SANBRA - próximo à linha férrea sorocabana:

Construída em 1944 como Moinho Santista, próxima à ferrovia Sorocabana, na Vila Santista, a SANBRA passou a ser a maior indústria da região devido ao crescimento da cidade e à demanda por bens manufaturados em meados de 1950. A empresa era especializada na extração de óleo de algodão e amendoim (Costa, 2024, p.37)

Devido ao crescimento da industrialização, há um significativo movimento de reestruturação urbana em Bauru, resultando no aumento da malha urbana (Catelan, 2008). O rápido crescimento inicial da cidade vinculou-se posteriormente à terminologia “capital” para referi-la. A imagem que ilustrava o desenvolvimento urbano e arquitetônico da região pretendia expandir sua influência, na década de 1920, surge, então, slogans com o objetivo de vincular Bauru ao status de capital regional, reforçando a questão de poder e territorialidade.

Paralelamente aos incentivos da industrialização, o art déco surge como um estilo arquitetônico vinculado às mudanças no território do oeste paulista, promovendo a idealização futurista da época. A partir disso, a nova estação da NOB é projetada buscando seguir os conceitos propostos pelo art déco (Figura 7). O edifício abriga também as atividades da Estrada de Ferro Sorocabana e da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e devido a grandiosidade da obra, o edifício torna-se símbolo do progresso e dos ideais futuristas da década de 1930 (Ghirardello, 2020).

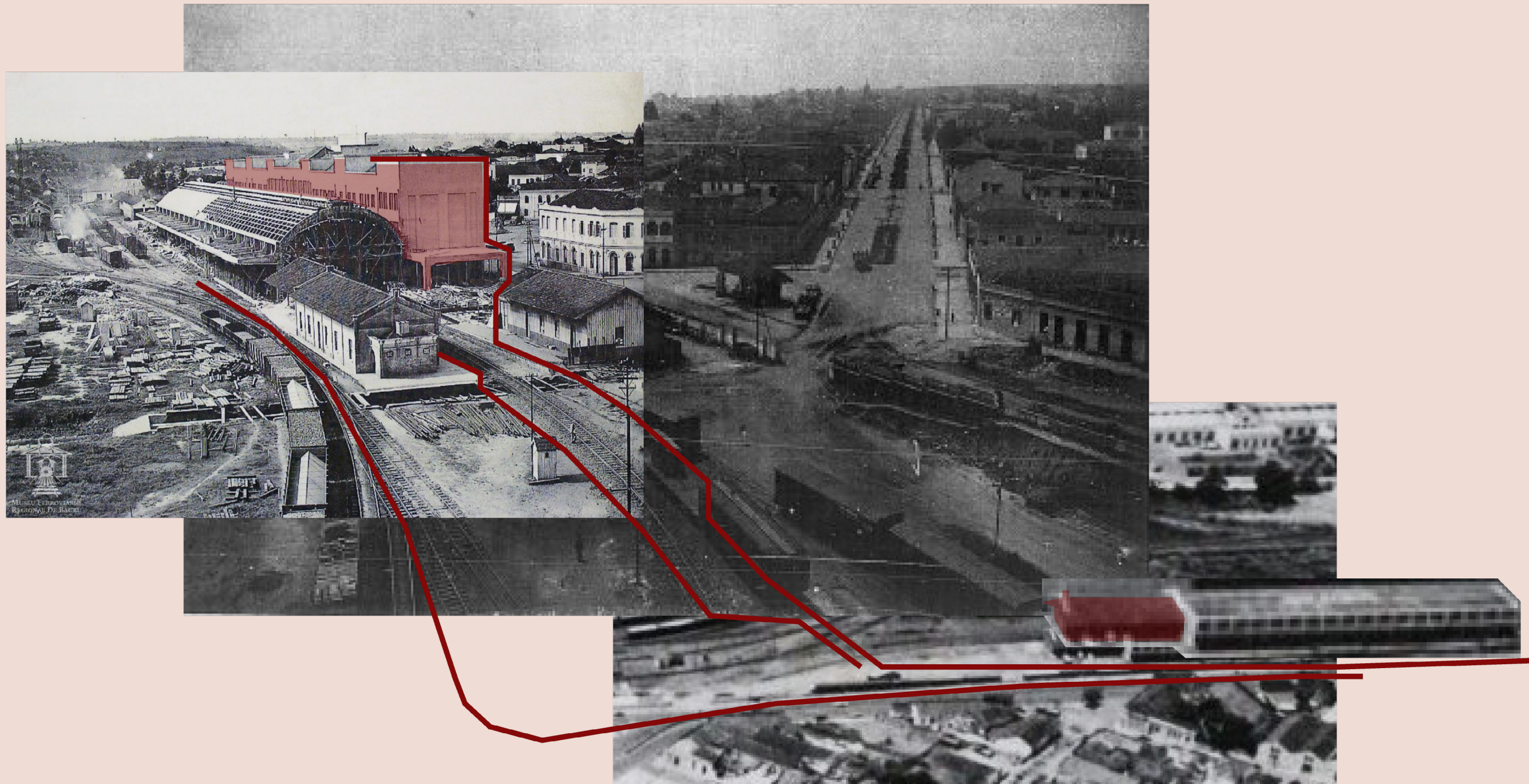
Figura 7: Estação Central de Bauru em 1939.



Fonte: Arquivo de Douglas Ruzzon, sem data.

Com a construção do edifício art déco da EFNOB, os processos desterritorializantes começam a ganhar força e movimentam os usos anteriormente atribuídos às construções ferroviárias. A antiga estação Sorocabana tornou-se um depósito para a Companhia durante a década de 1940. De acordo com relatos de antigos trabalhadores, os caminhões da EFS faziam diariamente o trajeto com destino à antiga estação (Figura 8) (Losnak, 2004). O movimento entre o novo edifício que comporta as principais operações da Companhia EFS e o antigo edifício que armazena seus documentos e processos secundários manteve a arquitetura da antiga estação ferroviária presente, embora descaracterizada.

Figura 8: Estação art decò e primeira estação EFS.



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru. Alterado pela autora, 2025

O dinamismo entre a antiga estação e a nova estação reforçam as transformações do território que nunca se acabam, sempre existem movimentações que o desterritorializam ou o reterritorializam, neste caso se expressam através da implantação dos processos industriais e como estes se estabelecem e se agenciam, enquanto um declina o outro surge, nenhuma posição é estática, o poder se modifica e se adapta aos seus interesses enquanto outros resistem.

O declínio do sistema ferroviário na década de 1940, em razão da crise do café e da Segunda Guerra Mundial, ocorrendo simultaneamente com o aumento dos incentivos à política rodoviária, colocando os dois sistemas de transporte em concorrência direta (Morais, 2002). Nesse processo de desterritorialização com a decadência do sistema ferroviário, as edificações e construções industriais perdem sua função original e abrem espaço para que novas dinâmicas possam emergir, isso não significa o completo desaparecimento de uma estrutura físico-material ou simbólico-afetiva, mas sim sua modificação.

Durante o século XX, iniciou-se o processo de estatização das companhias ferroviárias, já que estas ainda eram impactantes para a economia do Brasil. Em 1970, surge a proposta de unificação das companhias do Estado de São Paulo, juntamente com as companhias Paulista, Mogiana, Sorocabana, Araraquara e São Paulo-Minas, é criada a Ferrovias Paulista Sociedade Anônima (FEPASA).

A descaracterização das empresas e as dificuldades comunicativas foram resultados diretos da interligação entre as companhias. De acordo com Moraes (2002), devido aos diferentes métodos e as sedes administrativas implantadas em locais espalhados pelo interior paulista, houve uma série de dificuldades para conseguir executar uma unificação sem ruídos.

As diferenças nos métodos de operação interferiram na organização dos trabalhadores. Na cidade de Bauru, a Companhia Paulista e a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana operavam simultaneamente. Segundo Losnak (2004), a criação da FEPASA não foi suficiente para a devida unificação das ferrovias, os sindicatos ferroviários da Companhia Paulista e da Companhia Sorocabana funcionam de forma independente.

No ano de 1998 ocorreu a privatização da FEPASA e em 2000, após a desativação da RFFSA, a malha ferroviária foi transferida da União para a empresa América Latina Logística (ALL). No ano de 2015 a empresa ALL funde-se com a empresa Rumo, tornando-se a atual Rumo Logística (RUMO, 2020). Este fator não agregou em modificações positivas para o estado de conservação do patrimônio edificado, sua depreciação somente se intensificou no decorrer do tempo. Em meados do ano de 2020, a Malha Oeste da Rumo comunicou junto da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a adesão ao processo de devolução da concessão da linha férrea, devido aos investimentos serem insuficientes para a manutenção da atividade do transporte ferroviário (RUMO, 2020). Em 2026 a concessão da Malha Ferroviária Oeste da Rumo se encerra, abrindo espaço para que novos processos sejam iniciados.

Enquanto os processos de unificação estatal e privatização das companhias ferroviárias aconteciam, em paralelo, o processo de tombamento do patrimônio ferroviário de Bauru estava se iniciando. Na década de 1990, houve tentativas de uso indevido do patrimônio por empresas imobiliárias. Nesse contexto, as análises para tomar os bens ferroviários patrimoniais foram solicitadas, primeiramente ao consultar o CONDEPHAAT, e logo após o CODEPAC para realizar o tombamento em nível municipal:

O CODEPAC - Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru, forneceu diretrizes para a Estação da Sorocabana que solicita, dentre outras:

O recuo frontal até a Avenida Pedro de Toledo, livrando-se de qualquer ocupação edificada e recuos laterais de 7 metros a partir de suas duas empenas. (Ghirardello, Projeto de Restauração da Antiga Estação Sorocabana, 2014).

Em novembro de 1992, o então Conselheiro Prof. Nilson Ghirardello iniciava o pedido de tombamento dos edifícios da companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT. Após a abertura do processo 30.367/92, incluiu-se o pedido de tombamento da Antiga Estação de Ferro Sorocabana, situada à margem da Avenida Pedro de Toledo, e os demais edifícios ferroviários respectivos à Companhia Paulista (Figura 9). Embora o tombamento de uma área implique que esta não seja descaracterizada, não impede as movimentações e dinâmicas cotidianas de ocorrerem, de modo que os processos de des-reterritorialização permanecem presentes no território enquanto houver vida neste (Deleuze; Guattari, 1995; Haesbaert, 2020).

Figura 9: Mapa de localização da Esplanada Ferroviária de Bauru.

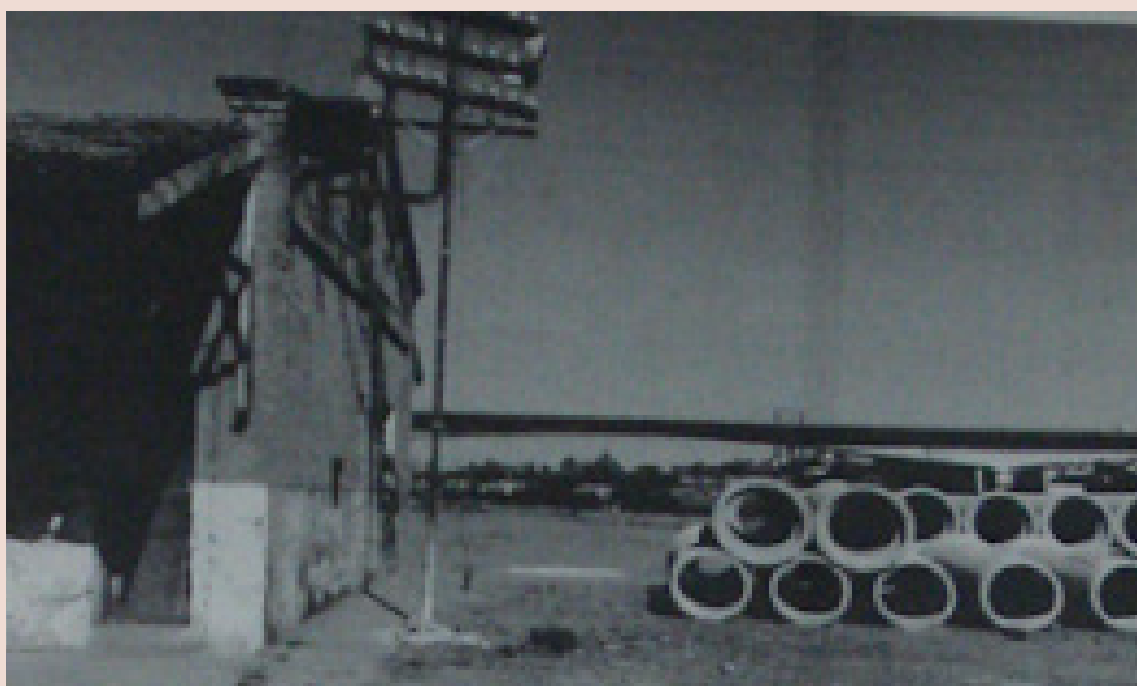


A área em que localiza-se às edificações da companhia Estrada de Ferro Sorocabana foi vendida para sanar dívidas dos trabalhadores:

O Sindicato dos Ferroviários vendeu a gleba de terra onde se localiza a Estação Sorocabana para a empresa Marca Empreendimentos e Participações LTDA - Rua Vicente Leporace nº 1404, Campo Belo, São Paulo, fone 11-5531 0555 - marca@marcabr.com.br - <http://marcabr.com.br/perfil.htm> (Anexo pertencente ao processo de tombamento nº 30.367/92 CONDEPHAAT)

Não sabe-se ao certo o momento e contexto social em que as Casas de Turma da EFS foram apropriadas pelos núcleos familiares que a modificaram e construíram residências a partir de suas estruturas preexistentes. Contudo, durante o processo de tombamento houve tentativas de regularização das habitações por meio da implantação de infraestrutura básica (Figura 10 e 11) (Ghirardello, 2014). No entanto devido a ausência de manutenção em relação aos antigos encanamentos levanta questionamentos sobre as lutas e sobrevivências no território do antigo Pátio da Companhia Sorocabana. As apropriações relacionadas com as edificações ferroviária dão uma nova espessura para as camadas que compõe o território, as práticas cotidianas que se estabelecem nas brechas deixadas pelo movimento de des-reterritorialização viabilizam novos usos do espaço e estes interagem com o território a partir de afetos que atravessam toda a territorialidade local.

Figura 10: Implantação de interceptores de esgoto nas mediações da Estação.



Fonte: Processo de Tombamento nº 30.367/92.

Figura 11: Casas de Turma atualmente.



Fonte: autora, 2024.

Paralelamente ao processo de tombamento, alguns dos edifícios listados já apresentavam aspectos de ruína ou de incorporação de edificações irregulares anexas a sua volta. Somado à dificuldade de acesso em função a vegetação densa, o pátio ferroviário de Bauru torna-se “perigoso” e “inseguro” sob a vertente dos discursos hegemônicos e midiáticos. As modificações territoriais são caracterizadas como pejorativas, e a condição de abandono reforça a presença de grupos subalternizados se apropriando das antigas construções ferroviárias. Esses movimentos contribuem para considerar o Pátio Ferroviário da EFS como um corpo-território e território-corpo (Haesbaert, 2020), ou seja, ao associar o território a movimentos sociais, resistências e lutas pela sobrevivência e existência de determinado coletivo, é possível identificá-lo como parte importante das dinâmicas urbanas que emergem em meio ao poder hegemônico.

O processo de tombamento, que previa a conservação das estruturas ferroviárias, não foi suficiente para salvaguardar o patrimônio ferroviário físico da EFS, este vem sendo modificado desde a década de 1960, quando um galpão é construído em uma das laterais da antiga Estação Sorocabana, em materialidade semelhante, composta por tijolos aparentes, e com a função de depósito, sendo maior que o edifício histórico e fazendo-o perder o restante de sua identidade (Ghirardello, 2014). O depósito, atualmente demolido, era ligado à antiga estação sorocabana através de uma de suas laterais. Apenas a parede que está geminada a lateral da estação encontra-se de pé (Figura 12), o motivo de sua demolição se deu a partir dos requisitos solicitados pelo CODEPAC:

O depósito, ao lado, construído na década de 1960, e reformado pela Embragem Armazéns Gerais, nos anos 1990, liga-se parcialmente à antiga estação da Sorocabana (...) Essa construção, por ser espúria, sem qualquer valor histórico ou arquitetônico, impedir a visualização e comprometer a integridade da antiga estação deve ser completamente demolida. Ressalta-se que a própria recomendação do CODEPAC solicita recuo lateral livre de 7 metros a partir das empenas originais, o que necessariamente obriga sua demolição. (Ghirardello, 2012, s.p.)

Figura 12: Ao fundo, a parede do antigo galpão de depósito geminada a estrutura da Estação.



Fonte: autora, 2025

Ainda, segundo Ghirardello (2012), o espaço interno referente à antiga estação sorocabana foi alterado de modo significativo, quase todas as divisões dos ambientes foram modificadas, dificultando a identificação espacial entre os ambientes de sala de espera, sala do chefe da estação e sala de compra de bilhetes. Enquanto externamente, a antiga Estação Sorocabana apresenta aspectos de uma estação de porte pequeno a médio, com aproximadamente 208,64 metros quadrados de área construída. Sua materialidade é composta de tijolos aparentes e retangulares, uma das fachadas é voltada para a Av. Pedro de Toledo, estando em uma cota inferior à da avenida, a fachada oposta é voltada para o local onde se encontravam os trilhos, atualmente retirados e em seu lugar a vegetação emergiu preenchendo todo o espaço (Figura 13) (Ghirardello, 2012). As modificações e transformações do território emergem com a relação entre grupos subalternizados e os antigos edifícios industriais ferroviários.

Figura 13: Antiga Estação Ferroviária da Companhia EFS.



Fonte: autora, 2025.

De acordo com o levantamento feito por Ghirardello (2012), o edifício se caracteriza por seu aspecto industrial e modesto, havendo uma ornamentação discreta, mas, característica das construções da companhia EFS. A modulação estabelecida se organiza a partir dos vãos e pilastras que atribuem ritmo ao edifício. Nas fachadas voltadas para a avenida e para a vegetação, há seis vãos e cinco pilastras de cada lado, além de dois cunhais em suas extremidades. As laterais são compostas por dois vãos e uma pilastra, constando dois cunhais em cada extremo (Figura 14) (Ghirardello, 2012).

Figura 14: Frente e lateral da Estação.



Fonte: autora, 2025.

O telhado se caracteriza por ter duas águas, sendo composto por telhas de barro do tipo “francesa”. Devido ao estado de degradação da estação, algumas telhas estão ausentes, contribuindo para que o edifício se arruine ainda mais pelas ações do tempo. A estrutura de madeira na qual o telhado se apoia contém uma armação convencional formada por ripas, caibros, terças e cinco tesouras de madeira, dos quais, atualmente estão em péssimo estado de conservação.

O termo “abandono” se torna comum para descrever as condições do pátio e da malha ferroviária de Bauru. As antigas construções, esquecidas, tornam-se espaços improdutivos para a lógica capitalista produtivista. Contudo, por entre as territorialidades revela-se as diversificadas maneiras de habitar esses territórios: os conflitos, resistências e permanências reforçam a vivacidade dos espaços desterritorializados. Dentre as margens dos limites urbanos surgem as possibilidades de apropriação, assim, o estudo pretende se aprofundar no território da companhia Estrada de Ferro Sorocabana, reconhecendo as territorialidades criadas pela companhia e as práticas que o modificam através do habitar.

2.2 DESAFIOS E DISPUTAS PELO TERRITÓRIO DO ANTIGO PÁTIO FERROVIÁRIO

Os processos de desterritorialização e reterritorialização apontam para a movimentação e transformação do território, no caso no antigo pátio ferroviário há um desejo político de retomar as atividades ferroviárias, desconsiderando os grupos subalternizados que habitam e se apropriam do território a mais de dezoito anos (segundo relato da moradora) ameaçando a existência e a territorialidade desses indivíduos. Sabe-se que em 2026 a concessão da Malha Oeste pertencente à Rumo Logística será encerrada e diante disso iniciam-se processos que visam a reativação da ferrovia.

A Câmara Municipal de Bauru noticiou a Audiência Pública ocorrida em 31 de outubro de 2025 - nota-se que apesar de ser uma audiência pública os verdadeiros afetados com a reativação da ferrovia não estavam presentes - a divulgação da audiência se conteve apenas a instituições e organizações políticas e populares, não sendo direcionada aos grupos subalternizados. Diante disso, a audiência ocorreu no salão nobre da Instituição Toledo de Ensino (ITE), compareceram os Poderes Legislativos e Executivo além de organizações civis para debaterem sobre a reativação da Malha Oeste e seus desafios de implementação.

O projeto de reativação engloba os trilhos da Sorocabana que interligam a cidade de Mairinque, São Paulo, Bauru e os trilhos da Noroeste que interligam o interior do Estado até Corumbá no Mato Grosso do Sul, toda a extensão tem aproximadamente dois mil quilômetros, sendo um projeto interestadual e de interesse econômico nacional. A iniciativa pela reativação é da vereadora de Bauru, presidindo a Comissão Temporária da Casa de Leis para debater sobre a reativação.

A audiência foi organizada com Mesa Política e Mesa Técnica. A Mesa Política iniciou o debate, começando pela fala da Prefeita de Bauru, ressaltando o desafio de ver “a nossa ferrovia funcionando novamente” e considerando construir uma agenda propositiva pleiteando as demandas do desenvolvimento regional a partir da reativação da Malha Ferroviária. Discursos progressistas, tecnocratas e saudosistas foram enfoque dessa mesa: “Mais do que reativar a malha, é preciso reassumir seu papel como eixo logístico e intelectual do país, colocando Bauru e outras cidades envolvidas novamente dentro da rota do desenvolvimento”. O deputado estadual reforçou a necessidade de outros municípios organizarem eventos para debater o que ele chamou de “a volta da ferrovia de forma democrática”. Neste projeto a democracia se alinha aos interesses econômicos, privados e políticos, não há democracia sem considerar os grupos subalternizados que ativam o território ferroviário de modo heterogêneo.

Embora a Frente Parlamentar da Malha Ferroviária na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP) tente atuar para que civis participem da discussão sobre os processos de licitação que serão adotados para a concessão da ferrovia, não há intenção de estenderem o debate para aos grupos subalternizados que a anos vem se apropriando do território ferroviário, estes geralmente sofrem processos de retiradas e expulsão do território, sendo desterritorializados forçosamente.

O deputado continua seu discurso e de modo saudosista pede a inclusão de investimentos que auxiliem na retomada do transporte de passageiros além dos transportes de carga. Há um processo nesses discursos que consideram o passado e ignoram o presente, ou seja, as relações atuais entre o território e os indivíduos são desprezadas e marginalizadas, as dimensões simbólico/afetiva e material não são reconhecidas e com isso sofrem um processo de apagamento. Os processos que desterritorializaram a ferrovia e abriram brechas para que outros grupos se apropriassem do território, assim, o antigo pátio não mais possui conexões com o sindicato de trabalhadores ferroviários da zona sorocabana ou com o sindicato

de trabalhadores ferroviários da zona sorocabana ou com o sindicato de trabalhadores em empresas ferroviárias de Bauru, agora as relações travadas no território se estendem sobre questões sociais dos grupos subalternizados, no entanto, estes não estavam presentes e foram excluídos do processo da audiência pública, enquanto os sindicatos estavam presentes. A disputa territorial se apresenta como luta e resistência para os grupos subalternizados, para as outras entidades, políticas e técnicas, a disputa tem caráter econômico e desenvolvimentista.

A mesa técnica teve por objetivo apresentar as estratégias para retomada da ferrovia. A vereadora fez a leitura da “Carta de Bauru pela reativação da Malha Oeste Ferroviária”, aprovada pelos membros presentes na audiência e encaminhada para o conhecimento do Vice-Presidente.

A carta tem o objetivo de mobilizar e impulsionar ações que sejam capazes de movimentar a economia dos municípios que a Malha Oeste atravessa, para isso enfatiza-se que com o fim da concessão da ferrovia com a empresa Rumo Logística, previsto para julho de 2026, será possível garantir a reativação total da Malha Oeste, com investimentos públicos e privados. Na carta é conclamado, entidades, prefeituras, câmaras municipais, sindicatos, associações e lideranças políticas de São Paulo e Mato Grosso do Sul para se mobilizarem diante da possibilidade de reativação da ferrovia. A carta frisa os seguintes pontos da reativação:

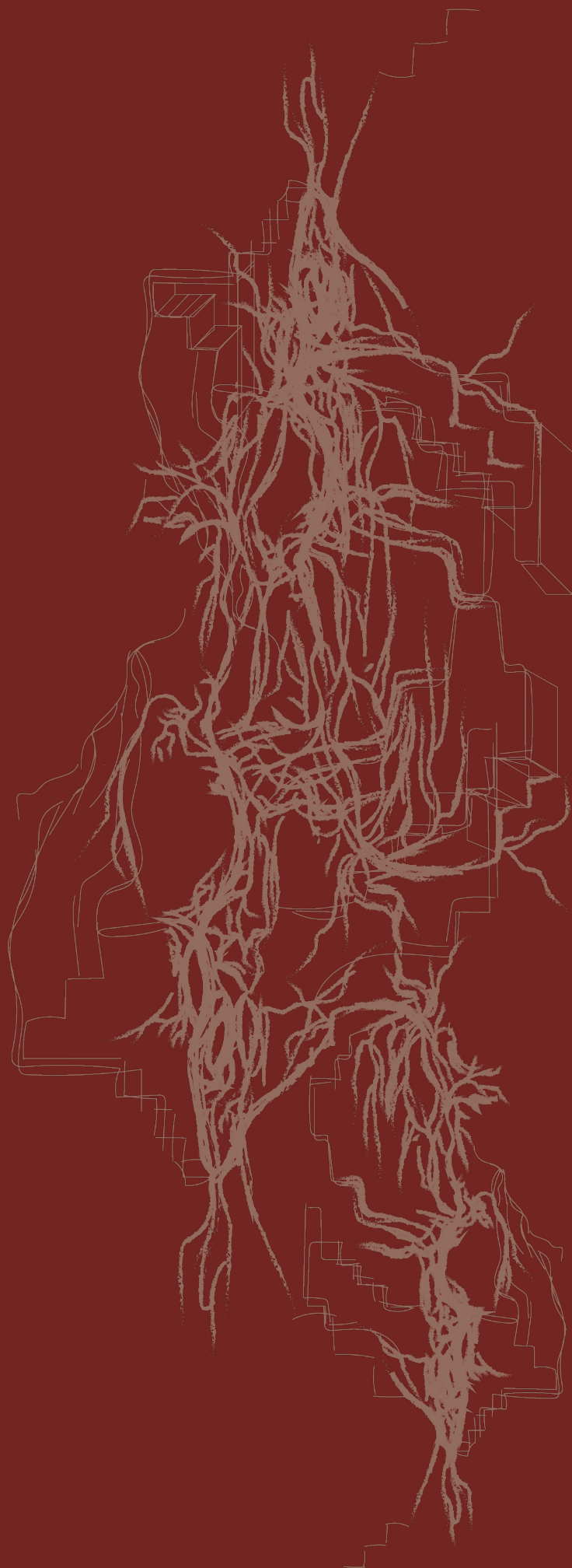
Reativar a Malha Oeste é:

1. Reduzir custos logísticos e fortalecer o agronegócio, a indústria e o comércio regionais;
2. Gerar empregos e promover desenvolvimento local ao longo do traçado ferroviário;
3. Diminuir emissões de carbono, tornando o transporte mais sustentável e eficiente;
4. Integrar o Brasil à Rota Bioceânica de Capricórnio, ligando o Porto de Santos aos portos do Chile via Bolívia e Paraguai;
5. Valorizar o transporte de passageiros, como política pública de mobilidade e inclusão social. (Carta de Bauru pela Reativação da Malha Oeste, 31 de outubro de 2025).

Os pontos mencionados na Carta sugerem uma relação entre a reativação ferroviária e os benefícios econômicos. A intenção é convencer o leitor de que a lógica produtivista e capitalista da reativação da Malha Oeste irá promover o desenvolvimento dos municípios ao gerar empregos numa tentativa de fortalecer o agronegócio, a indústria e os comércios locais e regionais. Essa intenção, contudo, não contempla os grupos que utilizam o território do antigo pátio ferroviário, não considera seu cotidiano e os coloca em risco de despejo. A existência da territorialidade dos grupos subalternizados é intimamente ligada a lutas pela sua permanência no território, devido a não serem legitimados e reconhecidos pelo poder público apesar de existirem reverberando as dinâmicas do território.

Essa reativação dos trilhos e atividades ferroviárias é um processo de reterritorialização do antigo pátio ferroviário, para além dos discursos econômicos, observa-se uma intenção política de retomar um território que ao ser desterritorializado foi apropriado por distintos grupos subalternizados, estes, no entanto, não são mencionados em nenhum tópico da Carta, a invisibilização dos seus corpos e de suas territorialidades é notável. A tentativa de reterritorialização, neste caso, se compõem por um processo de apagamento que atinge diretamente os grupos subalternizados que habitam o território.

Os desafios e as disputas territoriais para as instituições privadas e públicas apresentam caráter político e econômico, visibilizando as relações de poder ao reestruturar o território do antigo pátio ferroviário, enquanto a disputa territorial para os grupos subalternizados são expressas como lutas cotidianas para consolidar sua existência e sobrevivência no território, as dinâmicas nas ambiências habitadas por esses grupos se relacionam de forma simbólico-afetiva e material-funcional, ambas transformam o território com as ações e atividades praticadas pelos grupos. A questão que envolve as notícias sobre a possibilidade de reativação da Malha Oeste coloca os grupos em destaque devido a ausência de políticas públicas que resguardecem os direitos e desejos desses indivíduos que se apropriaram do território ressignificando-o.



3 O MOVIMENTO DE DES-RETERRITORIALIZAÇÃO

O conceito de desterritorialização se constitui ao reconhecer que todo território possui uma saída do próprio território, e para que a desterritorialização seja possível é necessário que haja forças reterritorializantes (Haesbaert e Bruce, 2002, s.p.). Expressada enquanto conceito filosófico, a desterritorialização perpassa por questões concretas. Utiliza-se desses processos para apreender as dinâmicas que se materializam no antigo pátio ferroviário da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana - EFS, com os agenciamentos de desejo, afeto, e organismos que encontram forças na desterritorialização para se reproduzir no território.

Com isso, Haesbaert (2005) afirma que todo território é funcional e simbólico, todo exercício que emerge em um espaço produz novos significados e novas atividades. Sendo assim, o autor apresenta uma tabela para exemplificar as distintas relações com o território:

Tabela 1: Território funcional x Território simbólico

TERRITÓRIO FUNCIONAL	ANTIGO PÁTIO FERROVIÁRIO DA EFS	TERRITÓRIO SIMBÓLICO
Processo de dominação		Processo de apropriação
Território da desigualdade		Território da diferença
Território sem territorialidade		Territorialidade sem território
Princípio da exclusividade		Princípio da multiplicidade
Unifuncionalidade		Múltiplas identidades
Território como recurso		Território como símbolo
Controle físico		Segurança afetiva

Fonte: Haesbaert, 2005, p.6777. Alterado pela autora, 2025.

Nesse sentido, a reterritorialização e a desterritorialização abordam aspectos simbólicos/afetivos e físicos (Haesbaert, 2005, p.6778), o antigo pátio ferroviário transforma-se em um abrigo físico para os grupos subalternizados que utilizavam os vagões abandonados como dormitórios e locais de permanência, assim como o território também se transforma em uma fonte de recursos quando esse grupo utiliza o rio Bauru para lavar suas roupas e seus corpos. Existe, também, forte identificação e atribuição de símbolos ao território quando este surge como afirmação da existência e sobrevivência desses grupos. Ao identificar a relação entre os grupos subalternizados e o antigo pátio ferroviário, visibilizam-se singularidades do território composto de diferentes temporalidades, símbolos, desejos, afetos e atravessamentos.

Dessa maneira, o território se constroi com as rupturas e as fissuras que acontecem no decorrer dos processos de des-reterritorialização, quando há uma ruptura em uma determinada ordem governada por uma potência exterior (como no caso das companhias ferroviárias), as heterogeneidades estabelecem outro tipo de potência interna, o território se reinventa em um contínuo movimento de transformação: “A gestão do movimento, e portanto da desordem, não pode se reduzir a uma ação defensiva, a uma operação de restauração, a um jogo de aparências que imporia efeitos de ordem na superfície.” (Balandier, 1997, p.261)

O antigo pátio da companhia EFS é reconhecido com os processos de desterritorialização e reterritorialização. Ao questionar como as práticas se territorializam, o território vai sendo construído com os fragmentos que tornam-se conexões de multiplicidades. Os fragmentos reconhecidos que compõem o território adquirem novos sentidos simbólicos e materiais, criando agenciamentos, rompendo ou emergindo as relações entre organismo e meio (Deleuze e Guattari, 1997). O habitar expresso pelos grupos subalternizados no antigo pátio ferroviário são agenciamentos de relações entre os indivíduos e sua ambiência, com os seus desejos, objetos e relações sociais compondo as multiplicidades, heterogeneidades e singularidades desse território. Esses agenciamentos estão em constante movimento de des-reterritorialização, constituindo e estendendo o próprio território, possibilitando que outras práticas se ativem.

O processo de desterritorialização é apreendido a partir da expressividade das práticas que agenciam e atribuem novas relações territoriais (Deleuze;Guattari, 1997). “Todo agenciamento é, em primeiro lugar, territorial. A primeira regra concreta dos agenciamentos é descobrir a territorialidade que envolvem (...) Descobrir os agenciamentos territoriais de alguém, homem ou animal: “minha casa”.” (Deleuze e Guattari, 1997, p.193). Ao identificar o modo como os grupos subalternizados habitam e criam vínculos com o território do antigo pátio ferroviário, apreende-se que os movimentos que esses grupos criam são modos de afirmar sua existência e lutar por ela, quando Dona Maria exclama: “Aqui é minha casa, moro há mais de dezoito anos (...)” nota-se o afeto dela por sua pequena casa improvisada com distintos materiais e reaproveitamentos da antiga Casa de Turma, seu vínculo com o território estende-se a partir dos seus desejos e necessidades.

Os habitantes que circulam no antigo pátio marcam o território, criando sua territorialidade: desde as pegadas e rastros deixados no chão de terra, os cultivos de vegetação que delimitam a fachada das residências nas antigas Casas de Turma, assim como as vestimentas, as cobertas e os pedaços de papelão localizados ao redor da antiga Estação são pistas desses fragmentos em agenciamentos no território. A desterritorialização do que antes era um pátio ferroviário com funções produtivas e econômicas transforma-se num conjunto de apropriações que subvertem as funcionalidades normatizadas e instituídas pelos edifícios reconfigurando a territorialidade (Figura 15). Dessa forma, tudo aquilo que era setorizado e hierarquicamente organizado transforma-se em linhas que escapam a essas estruturas e revelam novas relações entre a arquitetura, o território e os habitantes que apropriam-se delas a Figura 15 abaixo esquematiza, por meio das linhas vermelhas, as movimentações das práticas que subvertem e reivindicam o território para si).

Figura 15: Linhas desterritorializantes nas ambiências do pátio ferroviário da EFS.





Ao apreender os diferentes modos de habitar dos dois grupos subalternizados, um deles sendo composto por núcleos familiares que habitam os fragmentos da antiga Casa de Turma, enquanto o outro grupo refere-se aos “nóias” que habitam a antiga Estação Sorocabana, os vagões abandonados e os trechos de rio e mata; reconhece-se que ambos constroem trajetos nômades com os agenciamentos e processos des-reterritorializantes : “(...) por mais que o trajeto nômade siga pistas ou caminhos costumeiros, não tem a função do caminho sedentário (...). O trajeto nômade faz o contrário, distribui os homens (ou os animais) num espaço aberto, indefinido, não comunicante.” (Deleuze e Guattari, 1997, p.43). Esses caminhos, apesar de revelarem as práticas cotidianas dos indivíduos, também revelam camadas simbólico-afetivas que transformam o dinamismo do território. Quando o grupo subalternizado dos pontos de consumo de drogas deslocam-se, existe uma urgência em seus movimentos quando estão longe de sua territorialidade e da mesma forma existe uma lentidão enquanto estão em seus vagões, estação ferroviária ou próximos das árvores e do trecho do rio, isso indica que a apropriação territorial provocada por eles é significativa pelo afeto com que eles sempre voltam a esse lugar, sendo um abrigo em meio aos processos homogeneizantes urbanos.

Apreende-se como territorialidade, as ações ritmadas que se tornam expressivas no âmbito dimensional, reforçando o aspecto de marcar-se no plano ou camada das ações (Deleuze;Guattari, 1997, p.106). Quando determinada ação se dimensiona de modo expressivo, entende-se que as expressões são causadas por desejos subjetivos que imprimem significados múltiplos aos territórios.

O processo desterritorializante no antigo pátio ferroviário revela aspectos emergentes que rompem com a lógica produtivista. Há singularidades nas territorialidades ferroviárias: as conexões que atravessam e rompem as estruturas homogeneizantes tornam-se uma ferramenta de escape. Os movimentos contrários às normas delimitadas àquele espaço produzem ações que fogem à funcionalidade, não se trata mais de um ambiente que só visa o progresso econômico, após a decadência das redes ferroviárias emergem potencialidades do território, desde as apropriações dos antigos edifícios ferroviários, como as modificações de adequação das estruturas arquitetônicas, e as transformações que criam e abrigam novos hábitos, afetos, desejos e organismos.

1 Termo utilizado pelos habitantes da antiga Casa de Turma da EFS para se referir aos indivíduos do outro grupo subalternizado que lidam com transtornos por uso de substâncias ilícitas.

A desterritorialização apreendida enquanto potência, se compõem de movimentos que emergem no território, ou seja, a partir desse processo visibiliza-se a não estagnação dos territórios, sua constante mudança é um ato de resistência em movimento, e para cada ato, uma nova ação que se reterritorializa:

Um organismo desterritorializado em relação ao exterior se reterritorializa necessariamente nos meios interiores. (...) Os movimentos locais são efetivas alterações. (...) É por intensidade que se viaja, e os deslocamentos, as figuras no espaço dependem de limiares intensivos de desterritorialização nômade, por conseguinte, de relações diferenciais que fixam, ao mesmo tempo, as reterritorializações sedentárias e complementares. (Deleuze; Guattari, 1994, p.67 e 68)

As relações entre desterritorialização e reterritorialização são processuais. Não é todo processo de desterritorialização que resulta em um rompimento imediato com o eixo estruturalizante, as associações com o território provocam e incitam o surgimento de outras ações que subvertem aquilo que está definido e estático, de modo que: "...só o desterritorializado é capaz de se reproduzir." (Deleuze;Guattari, p.74). Nos processos que desterritorializam o pátio ferroviário, surgem novas práticas inscritas sob as estruturas da antiga companhia ferroviária, dentre elas, no habitar linhas desviantes irrompem o discurso normativo das ambiências ferroviárias, reforçando os elementos do território enquanto meios que suportam as modificações.

A decadência do sistema ferroviário possibilitou o aparecimento de novas dinâmicas que produzem novos agenciamentos ao se abrirem para que linhas desviantes surgissem e transformassem as relações territoriais. Os grupos subalternizados são identificados por suas características moleculares, ou seja, as multiplicidades relacionadas a singularidades, desejos, e devires descodificados, se diferenciam das normas estabelecidas (associadas a estruturas mais amplas e codificadas). Assim, não se trata de opor multiplicidades moleculares e molaes como pólos isolados, em um dualismo tão rígido entre o "uno" e o "múltiplo". O que existe são multiplicidades formadas por outras multiplicidades, integradas em um mesmo agenciamento, ou seja, relacionadas a uma rede em que as multiplicidades coexistem e interagem, modificando e transformando o território associado a esse agenciamento (Deleuze; Guattari, 1995, p.46).

Nesse sentido, a desterritorialização no antigo pátio ferroviário é um processo que ocorre com os indivíduos que atravessam o território, esses indivíduos são parte de grupos subalternizados que caminham, habitam e se apropriam do território em um devir nômade. Essencialmente para o nômade a desterritorialização é o que constitui sua relação com o território, sua reterritorialização acontece na própria desterritorialização:

É a terra que se desterritorializa ela mesma, de modo que o nômade aí encontra um território. A terra deixa de ser terra, e tende a tornar-se simples solo ou suporte. A terra não se desterritorializa em seu movimento global e relativo, mas em lugares precisos, ali mesmo onde a floresta recua, e onde a estepe e o deserto se propagam (Deleuze e Guattari, 1997, p.44).

Nesse contexto, as análises de Deleuze e Guattari apontam para duas articulações que não se distribuem de modo isolado, ou seja, os agenciamentos sempre são remetidos a um determinado código, e esse código se submete a processos de codificação e decodificação. Os agenciamentos relacionam-se a territorialidades (territórios simbólicos ou físicos, neste caso, o pátio ferroviário da antiga EFS), ou seja, existem diferentes graus de reterritorialização e desterritorialização. Cada agenciamento contém múltiplas territorialidades, cada uma integrando forma e substância em sua processualidade. Para cada agenciamento há um tipo de multiplicidade: seja maleável (molecular, flexível, não estruturada), ou então mais rígida (molar, institucionalizada, organizada) (Deleuze e Guattari, 1997, p.53).

Ao apreender o território com as suas formações de desejo na esfera social, identifica-se como as questões de micropolítica engendram os processos de desterritorialização e reterritorialização em ambos os níveis molar e molecular: “A análise micropolítica se situaria exatamente no cruzamento entre esses diferentes modos de apreensão de uma problemática (...) sempre haverá uma multiplicidade, pois não existe uma subjetividade de um lado e, do outro, a realidade social material.” (Guattari, 1996, p.127-132). Ou seja, o território sempre será composto por aspectos físicos/materiais e simbólicos/afetivos, não existe separação entre esses modos de apreensão, são nesses diferentes níveis, molar e molecular, que as relações se constituem, seja por processos de subjetivação ou por componentes que expressam desejos e singularidades.

Para compreender melhor as relações entre códigos e processos de codificação/descodificação, os epistratos (níveis de organização que lidam com matéria formada em constante transformação), se ligam a territorialidades e movimentos de desterritorialização. Segundo Deleuze e Guattari os epistratos não se dissociam desses movimentos. Entre centros e periferias, antigas e novas ambiências urbanas, circulam dinâmicas nômades e fluxos de desterritorialização que tanto retornam ao centro anterior quanto se precipitam em direção ao novo, como uma linha desviante.

Os epistratos tendem a se organizar no sentido de uma desterritorialização com um movimento contínuo de afastamento de formas fixas. Nesse processo, as práticas cotidianas dos grupos subalternizados e os processos de subversão provocados por esses grupos atravessam as estruturas físicas e simbólicas no território, e entre eles há existências transitórias:

Em suma (...) os epistratos e os paraestratos não param de se mexer, deslizar, se deslocar, mudar, uns levados por linhas de fuga e movimentos de desterritorialização, outros por processos de descodificação ou deriva, uns com os outros se comunicando no cruzamento dos meios. (Deleuze;Guattari, 1995, p.69)

Ou seja, os fluxos gerados com os processos desterritorializantes que escapam às estruturas preexistentes podem ou não atravessar os estratos já que seus aspectos são mutáveis. Assim, o que qualifica a desterritorialização não é sua velocidade, o processo que a envolve tende a ser gradual e lento. Algumas constituem epistratos e paraestratos e se realizam por segmentos articulados (movimentos que ainda passam por etapas e divisões). Enquanto outras, ao contrário, se movem de uma singularidade a outra, seguindo uma linha não segmentária em que os próprios estratos são atravessados por movimentos de desterritorialização relativos.

Com isso, as dinâmicas relacionadas ao antigo pátio ferroviário atravessam diversas questões materiais e simbólicas: as antigas Casas de Turma transformando-se em residências familiares com alterações em sua forma física, as atividades de cuidado e cultivo com a terra promovidas por integrantes dessas famílias, a organização das bocas de fumo que se estabeleceram no antigo pátio, os trajetos marcados pelos passos que vêm e vão buscando e entregando substâncias, o repouso nos vagões compondo as atividades cotidianas apontam

para a relação simbólica e afetiva nutrida por esses grupos subalternizados, visibilizando sua identificação com o território e os seus aspectos que os conectam possibilitando que ambos sempre estejam em processos de des-reterritorialização, em constante movimentação ao criar linhas que desviam da homogeneidade urbana, habitando o antigo pátio de forma rizomática.

3.1 RIZOMA: UM TERRITÓRIO CAMINHANTE

Os processos de desterritorialização e reterritorialização se vinculam à abordagem rizomática. O rizoma se compoem de linhas: “(...) linhas de segmentaridade, de estratificação, como dimensões, mas também linha de fuga ou de desterritorialização como dimensão máxima segundo a qual, em seguindo-a, a multiplicidade se metamorfoseia, mudando de natureza.” (Deleuze; Guattari, p.31)

O rizoma se encontra em constante construção, as linhas de segmentaridade, as linhas territorializadas e as linhas de desterritorialização indicam o movimento incessante das modificações de um território. O ato que consolida o rizoma se constitui com o desenvolvimento da linha de fuga, quanto mais espaço para que a linha possa expandir, romper, criar novos vínculos, fazer-se e refazer-se, mais o território se manterá em movimento: “A desterritorialização é sempre seguida de um reterritorialização que, por sua vez, se desterritorializará, e esses processos, independentes, não cessam.” (Jacques, 2011, p.137).

Enquanto conceito, o sistema rizomático incorpora questões territoriais, principalmente quando trata-se de transformar um território. Os processos de desterritorialização e reterritorialização ocorrem com a formação do rizoma, fazendo parte deste sistema, ou seja, um território engendra a multiplicidade com os processos desterritorializantes (Jacques, 2011, p.140), este é reconhecido a partir de seus movimentos rizomáticos, com objetivo de promover e garantir a movimentação de uma territorialidade.

O conceito em sua vertente botânica trata-se de um caule subterrâneo que se estende por entre a terra e irrompe em distintos pontos brotando herbáceas (Figura 16). Diferentemente das raízes e radículas, o rizoma cresce de forma múltipla, se entrelaçamento e seguindo por várias direções, tanto acima e abaixo como para um lado e outro, atravessando-se pelas diagonais e sempre em movimento, expandindo e quando necessário se rompendo:

O “sistema de pensamento” da erva/rizoma é o oposto da da árvore/raiz, enquanto o sistema arbusto/radícula, por conservar a estrutura arborescente, se caracteriza por uma falsa multiplicidade. O sistema erva/rizoma é o pensamento da multiplicidade, em oposição ao pensamento binário; é uma cultura acentrada e instável, em oposição à cultura arborescente e enraizada. (Jacques, 2011, p.108)

Figura 16: Diagrama do rizoma



Fonte: autora, 2025.

Nesse contexto, o rizoma apresenta-se como estrutura aberta e não hierárquica, as conexões são descentralizadas, diferentemente da lógica arbórea. Deleuze e Guattari (1995, p.12 a 17) estabelecem alguns princípios que caracterizam um rizoma, a partir disso, a estrutura contempla princípios de conexão, heterogeneidade, multiplicidade e rupturas:

1º e 2º – Princípios de conexão e de heterogeneidade

Em um rizoma, um ponto se conecta a qualquer outro ponto devido ao seu aspecto aberto e em movimento. Diferente da linguagem estruturalista, onde cada elemento remete a um traço linguístico específico, em um rizoma cada uma de suas linhas pode se conectar a cadeias semióticas de naturezas distintas, seja de ordem biológica, política, econômica, geográfica etc. Com esse princípio, os agenciamentos coletivos de enunciação que se dispõem a partir de ações e discursos produzidos coletivamente funcionam sob os agenciamentos maquínicos, ou seja, sob as redes de relações materiais, técnicas e sociais.

3º – Princípio de multiplicidade

Para que um múltiplo se torne verdadeiramente multiplicidade, este não deve se relacionar com o “uno”, ou seja, com o sujeito, objeto ou determinada realidade ou imagem. Assim, a multiplicidade não se trata de um conjunto pressuposto a uma unidade anterior ou final mas sim a um modo de existência. As multiplicidades, portanto, são rizomáticas e expõem as pseudomultiplicidades arborescentes que se revelam como estruturas que aparentam ser múltiplas, mas, na verdade, se organizam de forma hierárquica e centralizada.

4º – Princípio de ruptura a-significante

O rizoma torna-se uma estrutura de resistência aos cortes impostos por hierarquias e divisões rígidas urbanas. No entanto, o rizoma pode ser rompido ou quebrado em qualquer ponto e, mesmo assim, consegue retomar seu crescimento a partir de suas linhas. Todo rizoma apresenta linhas de segmentaridade que se compõem por significados atribuídos, espaços estratificados e territorializados e linhas de desterritorialização que são compostas por fluxos que escapam e desviam das organizações e funcionalidades predefinidas, abrindo novas conexões e possibilidades. Assim, as rupturas ocorrem quando linhas segmentares explodem em linhas de fuga, contudo, estas linhas de fuga fazem parte do rizoma, já que seu aspecto principal é a capacidade de recomposição a partir da ruptura, de forma que essas linhas se remetem mutuamente, num processo contínuo de variação e recombinação.

Assim, ao reconhecer a natureza do rizoma percebe-se que a partir dele as linhas de desterritorialização se formam, modificando e transformando um determinado território. Quando apreendido, a territorialidade do antigo pátio ferroviário da EFS corresponde a processos de desterritorialização e reterritorialização que se iniciaram e continuam a acontecer. Os processos de subversão emergem no território ferroviário: o que antes eram Casas de Turma de ferroviários agora consolida-se como uma pequena Vila com residências improvisadas e em constante modificação, o aspecto de obra não concluída é algo presente enquanto processo que transforma o território, com as formas possíveis que possibilitam os grupos subalternizados se apropriarem dessas estruturas preexistentes e habitarem esse lugar em uma cidade que os nega (Figura 17).

Figura 17: Casas de turma em constante processo de construção.



Fonte: Autora, 2025

“Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo.” (Deleuze;Guattari, 1991, p.4), a estrutura rizomática atua na transversalidade, perpendicular aos acontecimentos de uma territorialidade a outra. Esse movimento é identificado e reconhecido no antigo território ferroviário: o caminhar de um ponto de drogas a outro, realizado diariamente por pelos integrantes do grupo subalternizado demarcam o chão de terra, mas também é demarcado pelo atravessamentos de afetos, o modo como caminham (lentamente ou rapidamente) expressa seus desejos e necessidades em seu cotidiano. No percurso, param para cumprimentar os moradores da Vila, conversam andando sozinhos numa espécie de devaneio, mexem e irritam os cachorros dos vizinhos, embora estes, já acostumados com ritmo dos passos apressados, já não mais latem quando esses indivíduos passam na frente de seu território. Assim, através desses agenciamentos e devires, as microterritorialidades são constituídas e interagem diretamente com as multiplicidades dos processos de reterritorialização e desterritorialização:

(...) cada um destes devires assegurando a desterritorialização de um dos termos e a reterritorialização do outro (...) Não há imitação nem semelhança, mas explosão de duas séries heterogêneas na linha de fuga composta de um rizoma comum que não pode mais ser atribuído, nem submetido ao que quer que seja de significante. (Deleuze;Guattari, 1991, p.18)

Ao apreender o conceito de multiplicidade, deve-se salientar que este se define pela linha de fuga e pela linha abstrata, de modo que ambas tendem a se modificar quando conectadas umas às outras. A linha de fuga demarca os ritmos que se dimensionam no plano de consistência, ou seja, num espaço em que diferentes formas de existências condicionam-se de maneira não hierárquica, assim, as multiplicidades coexistem sobre um mesmo plano (Deleuze; Guattari, 1991, p.16). Desse modo, os dois grupos subalternizados que habitam de formas distintas o antigo pátio ferroviário não possuem hierarquias entre si, ambos respeitam as territorialidades e microterritorialidades pertencentes a cada indivíduo, ambos os grupos - famílias das Casas de Turma e integrantes das “bocas de fumo” - reconhecem que passam por processos semelhantes de invisibilização, e que nesse território encontraram um refúgio para habitar e sobreviver em meio às normatizações urbanas.

2 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;Guattari, 1991, p.16)

3.2 CAMINHAR DESTERRITORIALIZANTE

Eu também precisei me desterritorializar. E foi com o caminhar que me desterritorializei. Diferente de outras experiências práticas com o território, em que questões conflituosas não eram tão nítidas quanto no território do antigo pátio ferroviário da sorocabana, eu me percebi em colisão com meus próprios entendimentos. Durante essa pesquisa minha perspectiva mudou, e me perdi durante o processo de tentar reconhecer as dinâmicas territoriais. Me perdi porque não sabia quais palavras usar para relatar meus desconfortos ao encarar a realidade daquele território. Me perdi porque tentei relativizar o que via.

Eu enxergava dois grupos distintos, embora ambos fossem subalternizados, um deles parecia mais comedido, tentando se adequar a lógica urbana, modificando a antiga Casa de Turma para transformá-la em um lar, uma residência unifamiliar, os esforços para isso revelam os fragmentos materiais e simbólicos idealizados pelos moradores, os rebocos e tijolos aparentes, novas telhas, novas partes pintadas, todas essas alterações indicam o desejo de ter um lugar próprio, desejo de ser reconhecido e atendido. O outro grupo, no entanto, se expressava de forma mais ativa e enérgica, caminhavam pelos mesmos trajetos reforçando as linhas marcadas no chão de terra entre uma boca de fumo e outra, lavavam suas roupas no trecho do rio que atravessa o antigo pátio ferroviário numa cota de nível abaixo em relação a Estação Ferroviária, dormiam nos antigos vagões e os utilizavam para guardar seus pertences, fumavam crack por entre as árvores e nos arredores da Estação. Alguns se intimidam pela presença de outras pessoas, outros não pareciam se importar. Deleuze nos conta que quando um animal está para morrer ele escolhe o território em que irá partir, um abrigo para seu corpo: “(...) como um bicho procura um canto para morrer. Há um território para a morte também, há uma procura do território da morte, onde se pode morrer.” (Deleuze, 1995, p.6). No antigo pátio se reconhece um território de sobrevivência, um canto escolhido para abrigar práticas e atividades que a cidade não legitimaria, a sobrevivência desses grupos é o que faz o território pulsar e ser tão distinto.

Os corpos magros perambulam pelo território adquirindo novos sentidos com a desterritorialização, eles e o território tornam-se um só, sua sobrevivência e seu habitar são inerentes aos processos de des-reterritorialização. O território exprime o domínio de “Ter” e ao saírem e voltarem para o seu território desterritorializam e reterritorializam esse domínio, somente existe um território quando este movimento não cessa. A cada experiência prática caminhante eu apreendia as movimentações geradas por afetos que se evidenciaram no território. Caminhando, reconhece-se aquilo que é inadmissível para o discurso normativo urbano: ao

caminhar pelos caminhos que os grupos subalternizados caminhavam, reconheci seus desejos e necessidades, e reconheci os meus também, em uma troca mútua entre meu corpo, o território e o corpo dos membros dos grupos subalternizados. Num ritmo diferente da cidade homogeneizante, reconheci os atravessamentos no território, transformando-o em um “território-corpo”.

O conceito de território enfatizado nesta pesquisa não se trata apenas de escala e limites, há um transbordamento que se expande para além das restrições dimensionais do território, atravessando diferentes camadas simbólico-afetivas e físico-materiais com as questões de defesa da própria vida e existência, dando enfoque para a resistência de grupos subalternizados que são ameaçados pelo modelo capitalista produtivista urbano (Haesbaert, 2020, p.76). Haesbaert apresenta a abordagem do território-corpo em que o vínculo com os grupos que o habitam são inerentes a corporeidade do território, ou seja, este vínculo ocorre de forma relacional, do corpo-território para o território-corpo: “(...) esses movimentos encontram-se imbricados de forma indissociável (...)” (Haesbaert, 2020, p.82), assim, toda relação constituída com o território torna-se inseparável dos sujeitos que participam das dinâmicas que o movimentam e o atravessam.

O ato de caminhar para reconhecer as relações do território com os grupos subalternizados inicia-se por medos e receios: medo de invadir um território, medo de encontrar o outro que habita o território, receio das dinâmicas que ocorrem, receio de não apreender as práticas cotidianas que o movimentam. Todas essas inseguranças estão relacionadas com a vulnerabilidade em que o corpo-pesquisadora necessita estar para cruzar com os movimentos e experiências intrínsecas ao território, o caminhar se apresenta como ferramenta processual que acompanha os desvios, subversões e práticas cotidianas provocados no e pelo território do antigo pátio ferroviário.

Com o reconhecimento do território, apreende-se a territorialidade dos grupos subalternizados que se apropriam e habitam o antigo pátio ferroviário. O caminhar do grupo subalternizado destaca-se pelo aspecto nômade que comparece em suas práticas cotidianas e em seus afetos com o espaço, movimentando-o e modificando-o. O caráter nômade do território é descrito por Deleuze e Guattari (1997) como espaço liso, ou seja, espaços que são abertos, contínuos, mutáveis e de constante experimentação, se reinventando. O antigo pátio ferroviário é reconhecido como espaço liso, propício para que grupos e indivíduos se apropriem de territórios indefinidos transformando-os com as experimentações e afetos intrínsecos ao espaço:

O nômade aparece ali, na terra, sempre que se forma um espaço liso que corrói e tende a crescer em todas as direções. O nômade habita esses lugares, permanece nesses lugares, e ele próprio os faz crescer, no sentido em que se constata que o nômade cria o deserto tanto quanto é criado por ele. Ele é o vetor de desterritorialização. (Deleuze e Guattari, 1997, p.45)

O espaço liso ou nômade é caracterizado por seu aspecto em movimento e em construção, são processos criativos antes de estarem estabilizados, o caminhar encontra-se como parte desse processo, a imprevisão de cada passo e as relações entre indivíduo e território escapam às normatizações urbanas. Os grupos subalternizados que habitam o território do antigo pátio ferroviário utilizam de sua imprecisão para possibilitar as dinâmicas e experiências territoriais. Ao pensar nos sujeitos desses grupos, entende-se que aqueles que utilizam o território para práticas marginalizadas são desterritorializados por excelência: “É a terra que se desterritorializa ela mesma, de modo que o nômade aí encontra um território.” (Deleuze e Guattari, 1997, s.p.).

O território do antigo pátio ferroviário se encontra dentro de um sistema estriado, mas não se limita a isso. A cidade é identificada como espaço estriado por suas características de hierarquização, delimitação e organização. A rigidez, norma e funcionalidade urbana limitam o movimento em uma tentativa de fixá-lo, o espaço estriado é um dispositivo de ordenação, regulando comportamentos, possibilidades e dinâmicas. O caminhar surge como potência desterritorializante para que micropráticas e desvios emergem dentro de um sistema controlador: “Nesse contexto, caminhar é um desvio subversivo, uma rota panorâmica que cruza uma paisagem semiabandonada de idéias e experiências.” (Solnit, 2016, p.33).

O território desterritorializado associa-se ao espaço liso, as multiplicidades e as transformações que nunca se estagnam, abrem o território para as possibilidades de distintas alternativas de interação com o espaço. As alternâncias no caminhar dos grupos subalternizados revela o aspecto nômade que resiste e escapa das estruturas urbanas hegemônicas, ao desterritorializar um território esses grupos reforçam sua existência com as mudanças provocadas:

(...) e todo ponto é uma alternância e só existe como alternância. Um trajeto está sempre entre dois pontos, mas o entre-dois tomou toda a consistência, e goza de uma autonomia bem como de uma direção próprias. A vida do nômade é intermezzo. Até os elementos de seu hábitat estão concebidos em função do trajeto que não pára de mobilizá-los. (Deleuze e Guattari, 1997, p.42)

Os grupos subalternizados caminham por entre o território transcrevendo e reescrevendo suas práticas nos trajetos que atravessam o espaço, o movimento desses grupos mantém a autonomia de sua existência e resistência no território, ou seja, o modo como operam forças no espaço e na vida é o que os conectam ao território do antigo pátio ferroviário.

Pensar o espaço liso e o espaço estriado é pensar modos de vida e formas de inscrição do desejo no mundo. E quando essas práticas se atravessam, bifurcam e se desfazem, nasce o movimento de desterritorialização, como potência criadora que desloca o que parecia fixo, abrindo a matéria para novas configurações de existência.

No espaço estriado, o mundo aparece como trama de linhas ortogonais, métricas precisas, divisões que estabilizam e ordenam o território. Muros, fronteiras, propriedades, identidades: tudo ali se organiza com uma lógica de captura que pretende antecipar o movimento, governá-lo antes mesmo que aconteça. É o espaço das instituições e das trajetórias previsíveis. Estriar o espaço é transformá-lo em “terra” no sentido estatal do termo, ou seja, aquilo que pode ser medido e administrado. Mas esse mundo aparentemente estável vibra e reverbera, sustentado por uma tensão que nunca se resolve completamente. Cada linha reta esconde o tremor de um desvio que tenta escapar.

O espaço liso não se deixa medir. É o espaço dos movimentos que inventam sua própria orientação enquanto avançam. Não há pré-determinações, há variação, um campo de intensidades onde o trajeto vale mais que o ponto de partida ou de chegada. O liso desfaz as bordas, torna porosas as fronteiras, dissolve o solo até fazê-lo vibrar como uma espécie de música contínua. É o espaço do nomadismo e da experiência espacial que cria um mundo a cada passo do caminhar.

A desterritorialização emerge exatamente no entrecruzamento desses dois regimes (liso e estriado). É o gesto pelo qual uma organização estriada começa a rachar, permitindo a circulação de fluxos que antes estavam represados. É quando um território, seja físico, simbólico ou afetivo perde seus contornos rígidos e se abre a forças que o excedem. Desterritorializar não é abandonar a terra, mas fazer com que ela deixe de ser exclusiva. O território deixa de ser origem e torna-se meio.

O liso nunca é absoluto; o estriado nunca é definitivo, são regimes que se interpenetram continuamente, de modo que uma linha de fuga pode engendrar uma nova organização, assim como um aparato rígido pode incubar uma variação inesperada.

Desterritorializar um espaço é também desterritorializar o sujeito. O “eu” que se acreditava centrado, delimitado, fechado em sua interioridade é atravessado por forças que o deslocam, abrindo-o ao fora. Tornar-se outro é sempre um processo espacial: um movimento de passagem do estriado para o liso, do mapa para a cartografia viva, da função para o devir. A experiência espacial de caminhar pelo trajeto e pelo habitar outro, transforma o corpo-pesquisadora em parte do território, os afetos que atravessam o antigo pátio ferroviário agora atravessam a pesquisa, o reconhecimento das apropriações e dos processos de desterritorialização se evidenciam como processos de resistência de grupos minoritários. Convocando o corpo-pesquisadora a acolher o movimento, as fissuras, aquilo que escapa às formas estabelecidas, a reconhecer no liso os modos distintos de composição do sensível: ritmos, territorialidades e intensidades que configuram mundos com um caminhar que inventa e inscreve o território com passos, gestos, afetos. Ou seja, a arte de deslocar-se, de perder-se para reencontrar-se com o outro revela a potência da desterritorialização: a possibilidade de que o território possa se transformar à medida em que grupos se transformam, se reinventando e desinventando, tornando-se parte da corporeidade do território (Haesbaert, 2020).



4 ERRÂNCIAS CAMINHANTES

Começa com um passo, e outro, e outro ainda, que vão se somando como toques de tambor e criando uma cadência, o ritmo do caminhar. É a coisa mais óbvia e obscura do mundo, esse caminhar que se perde tão prontamente na religião, filosofia, paisagem, política urbana, anatomia, alegoria e mágoa. (Solnit, 2016, p.19)

O ato de deslocar-se em um determinado espaço não se detém em ser apenas um esforço físico, ele evoca e produz pensamentos, experiências e memórias (Solnit, 2016, p.20). O caminhar consolida o território enquanto campo de apreensões, atravessar uma ambiência a pé estabelece uma travessia aos pensamentos, afetos e lembranças, o ritmo em que cada passo é dado produz um raciocínio, ao atravessar um território este também atravessa os corpos num movimento de travessias internas e externas que produzem subjetividades: “(...) Explorar o mundo é uma das melhores maneiras de explorar a mente, e o caminhar percorre as duas topografias”. (Solnit, 2016, p.34).

A ação de caminhar tem a duração de sua realização sendo um ato efêmero, mas dentro de sua efemeridade há um mundo de possibilidades que são produzidas enquanto subjetividade: “(...) ao redor do ato de andar, ou da própria ideia de deslocamento, aglutinam-se memórias e reflexões (...)” (Visconti, 2012, p.22). Caminhar em territórios desconhecidos é um modo de apreender as ambiências, signos, afetos, conflitos sociais e políticos que podem compor um espaço urbano, ao tatear o chão de terra do antigo pátio ferroviário de Bauru abre-se a um novo território para investigação para experiências de dimensões relacionais, o território se torna corpo e o corpo se torna território durante o caminhar.

As errâncias evocam, criam e provocam a apropriação, mesmo que seja efêmera, de um espaço durante o ato de caminhar, a noção de tempo e espaço adquire outra camada ao reforçar as práticas e dinâmicas que criam, ressignificam e atribuem novos significados ao território, reescrevendo-as nas brechas urbanas.

Ao experienciar a cidade com o caminhar evidencia-se as vivências coletivas e individuais, com isso se reivindica a cidade para si e para os outros, atravessando os territórios, criando novos territórios, se apropriando e transformando-os. Ao relacionar a prática do caminhar como meio de apreensão do antigo pátio ferroviário, reconhece-se que a relação estabelecida entre os grupos subalternizados e o território não são meramente físico-materiais, há uma produção de subjetividades que os conecta afirmando sua existência no território. Ao evidenciar a dimensão cotidiana, apreende-se que suas características são compostas por ações mínimas, esses atos tornam-se significativos por compor a dimensão cultural, social e simbólico-afetiva do território.

Nesta pesquisa, adota-se a metodologia da deriva para investigar, apreender e reconhecer as práticas, ações e movimentos que desterritorializam e reterritorializam o antigo pátio ferroviário. A deriva permite que haja aproximação com as experiências urbanas, o ato de caminhar torna-se a primeira etapa para reconhecer as dinâmicas territoriais, ao trazer o corpo para vivenciar o espaço cria-se uma conexão que participa e experimenta o cotidiano cultivado no território.

Para adotar essa metodologia foi necessário adentrar as teorias e práticas que a antecederam e a sucederam, buscando aprofundar a apreensão das errâncias urbanas e seus determinados contextos. Sintetiza-se as ações caminhanter e como estas interferem na criação e ressignificação de distintos territórios, enfatizando a dimensão do corpo no espaço e a dimensão relacional que se desvia da logística capitalista e produtivista.

4.1 FLANAR, DEAMBULAR E DERIVAR: PROCESSOS ERRANTES

A errância enquanto experiência espacial processual apreende as dinâmicas que compõem a cidade. Por meio da análise contextual, histórica, social e cultural, identifica-se como as experiências urbanas errantes - flanância, deambulação e deriva - são constituídas. Como afirma Jacques (2012, p. 264), essas dinâmicas processuais são atos de resistências ao pensamento hegemônico do urbanismo modernista, enquanto a experiência errante privilegia a lentidão, a desorientação e a visibilização das práticas cotidianas em contraponto a velocidade e esterilização dos modos de ocupar as cidades.

As dinâmicas processuais da errância conduzem à experiência espacial através do processo da desterritorialização, com o caminhar, com o processo de se perder, com a lentidão contrapondo a velocidade as ações errantes se caracterizam como ato de resistência (Jacques, 2012), ou seja, os espaços lisos são territórios de resistência devido às insistências para experimentar o espaço, apropriando-se dele. A experiência errática possibilita a experiência urbana permitindo a crítica, a resistência, a insistência e a insurgência de movimentos que enriqueçam a cidade, contrariando a ideia de destruição e morte do território.

Ao reinventar o cotidiano do antigo pátio ferroviário, os grupos subalternizados inventam e criam modos de fazer, habitar, astúcias, táticas de resistência e sobrevivência das quais possibilitam a apropriação do território. A experiência da cidade vivida se instaura de modo relacional entre o corpo e o território, ou seja, de forma molecular e micro, resistindo às tentativas de espetacularização urbana com seu processo molar e macro, já que a cidade vivida sobrevive aos processos molares por estar alocada no corpo dos sujeitos que a experimentam (Jacques, 2012).

O processo histórico da errância como prática de apropriação e intervenção nas cidades se inicia pelo flunar, passa pelas deambulações e chega nas derivas, um trajeto que aparenta ser linear, no entanto, se trata de linhas soltas e desviantes que se entrelaçam formando um emaranhado de ações corpóreas que engendram o cotidiano da cidade.

Com as práticas errantes reconhece-se as dinâmicas cotidianas no território do antigo pátio ferroviário, e essas dinâmicas revelam seus aspectos afetivos que reforçam sua existência. O ato de caminhar, o caminho do outro revela as fragilidades, potenciais, necessidades, desejos, denúncias e reflexões sobre os modos de habitar e apropriar-se de um antigo território tomando-o como abrigo e refúgio.

As errâncias transformam-se em resistência ao normatizado e ao instituído, os grupos subalternizados que caminham, habitam, apropriam-se e reforçam sua existência com movimentos que desterritorializam e reterritorializam o antigo pátio ferroviário explicitam as urgências e desejos que os fazem permanecer neste lugar. Seus passos denunciam os processos de apagamento e exclusão da cidade contemporânea, as ausências de infraestruturas e suportes para a existência e sobrevivência desses grupos.

Caminhar é apreender as vivências do outro, o ato deslocar-se abre o corpo-pesquisadora a novas experiências e a novos conhecimentos intrínsecos ao território e aos processos de des-reterritorialização dos grupos subalternizados. Cada ação desses grupos expõem uma realidade vivenciada cotidianamente por eles, seus atos transformam as ambiências do antigo pátio ferroviário em territórios existenciais. As subjetividades que compõem as dinâmicas desses grupos revelam seus afetos, sensibilidades, fragilidades, desejos e necessidades. Aquilo que de longe parece vazio e abandonado, é, na realidade, preenchido de expectativas, símbolos e re-significações.

4.1.1 FLANAR ENQUANTO CRÍTICA

Jacques (2012) utiliza Baudelaire para desenvolver a narrativa do flunar: “De fato, a importância de Baudelaire entre os errantes urbanos reside na recriação da figura mítica do flâneur (...)” (Jacques, 2012, p.41).

Durante o século XVIII, iniciam-se os processos de reformas urbanas europeias justificando-se sob a perspectiva de organização, reordenação e modernização da estrutura urbana, considerada como caótica devido a multidões que habitavam as cidades caminhando por suas ruas, em Paris, antes e após a reforma de Haussmann. A política higienista, composta de discursos sanitaristas, militares e estéticos, deram o pretexto perfeito para remover habitações populares e vias estreitas que eram consideradas como pólos epidêmicos, insalubres e feios. Ao abrir espaço para uma nova cidade: burguesa, limpa e com grandes avenidas, a reforma diminuiu a densidade populacional e habitacional, removendo as multidões compostas por pobres, trapeiros, prostitutas e mendigos, sua existência passa a ser invisibilizada.

Neste contexto, Baudelaire faz denúncias de demolições, enfatizando a superpopulação que concentrava-se em bairros periféricos, foram banidos do centro. Sua principal crítica se refere à separação social reforçada pela reforma urbana. Com a modernização dos espaços, recria-se o flâneur, como movimento crítico a velocidade imposta nas cidades:

O flâneur, figura que se desenvolve ao mesmo tempo em que as grandes cidades se modernizam, não esconde sua ambiguidade: deixar-se fascinar pela modernização, mas também reage a ela. (...) Contra a velocidade imposta pela modernidade positivista, o flâneur traz a questão da lentidão e também a da ociosidade. (Jacques, 2012, p.47)

O ato de caminhar lentamente, ao subverter o positivismo industrial, com o flânar que enfatiza a preciosidade do ócio em contrapartida ao trabalho. Benjamin (1994), reforça que o flâneur se constitui pela distração e pelo desejo da cidade: “As descrições reveladoras da cidade grande não se originam nem de um nem de outro; procedem daqueles que, por assim dizer, atravessaram a cidade distraídos, perdidos em pensamentos ou preocupações.” (Benjamin, 1994, p.69)

A flanância surge no contexto de transformações urbanas do século XIX, o estranhamento é parte importante do flâneur, o movimento dos corpos em meio a multidão, atravessando-a, esbarrando-se e se esquivando aponta para a procura de espaço, em que possa-se existir, o estranhar deve-se pela consciência da individualidade frente ao coletivo da multidão:

Uma multidão que proporciona diversas possibilidades, tanto de encontros quanto de conflitos, de desaparecimentos e de surgimentos. Uma concentração humana que permite uma coexistência não pacificada no espaço público, o confronto entre diferentes, antes separados geograficamente, que entram em contato pela primeira vez na cidade grande. (Jacques, 2012, p.56)

Quando o corpo coloca-se em movimento diante de uma multidão, tem-se a sensação de ser engolido e sufocado pelo anonimato provocado pelas estruturas urbanas modernas. Partindo do incômodo, a experiência da flanância possibilita a percepção simultânea dos acontecimentos cotidianos, os movimentos são conduzidos a partir das ruas e calçadas, enquanto o tempo parece dissolver-se (Benjamin, 1994, p.188).

A essência poética do flâneur compreende-se a partir da crítica a divisão do trabalho e as modificações estruturais da cidade moderna, enquanto a multidão desloca-se sabendo exatamente para, como e porquê ir, a flanância compartilha um convite a ociosidade: “Sair quando nada nos força a fazê-lo e seguir a nossa inspiração como se o simples fato de dobrar à direita ou à esquerda já constituísse um ato essencialmente poético.” (Edmond Jaloux, *Le dernier flâneur* [Le Temps de 22 de maio de 1936]).

Flanar compete o ato de mover-se enquanto crítica à modernidade, em especial, ao urbanismo disciplinar que surge com o objetivo de modernizar antigas cidades transformando-as em metrópoles que enfraquecem as experiências espaciais entre o corpo e a cidade.

4.1.2 DEAMBULAÇÕES E PROVOCAÇÕES URBANAS

Para contextualizar o surgimento das deambulações, é necessário falar brevemente do movimento moderno nas artes. Com o objetivo de romper com o academicismo e com antigas normas europeias no campo das artes, o movimento moderno no Brasil constituiu-se de posições contraditórias: procurava-se a modernização com um caráter nacional enraizado. Ao romper com o academicismo francês, os ideais de vanguarda, principalmente do grupo dadaísta, foram questionados frente ao nacionalismo emergente.

O movimento moderno marcou definitivamente uma série de mudanças na arte brasileira durante a Semana de Arte Moderna de 1922, em São Paulo. Durante o período, os artistas nacionais ainda não praticavam deambulações, apenas excursões e incursões, assim como os dadaístas em Paris, havendo algumas semelhanças entre ambas práticas urbanas. Em 1924, o grupo dos dadaístas sofreu uma separação, surgindo os surrealistas, que praticavam as deambulações a partir das propostas dadaístas. Contudo, para os surrealistas o caminhar se mostrava como uma prática onírica, e distintamente, suas explorações possuíam enfoque em territórios vazios, não mais nas cidades. A prática da deambulação não tinha metas ou caminhos pré-determinados, toda a espacialidade percorrida era o sujeito que correspondia com a produção de relações (Careri, 2017, p.80)

No ano de 1928, dentre as alternativas de nacionalismo, novo estrangeiro, internacionalismo e nativo primitivo, surgiu a antropofagia cultural, escrito por Oswald de Andrade, o manifesto antropófago se inspirou na cultura indígena brasileira. A mudança de perspectiva revelou a alteridade cotidiana e urbana, o diferente, não mais está distante, se faz presente nas cidades modernas (Jacques, 2012).

Para os surrealistas, as deambulações procuraram o estranhamento e o incompreensível que se aproximam com o cotidiano urbano em transformação. Ao relacionar o antigo e o moderno, os surrealistas tendem a traduzir a experiência prática na cidade, contribuindo para que outras percepções sejam observadas.

A deambulação promove a busca pelo perder-se voluntariamente, para que seus praticantes conseguissem experimentar a sensação de estranhamento frente a determinadas situações: “O que os autores surrealistas mais prezam é o prazer de andar sem rumo pela cidade;” (Jacques, 2012, p.123).

Distintamente das flanâncias, a deambulação tende a ser provocativa, de modo que atritos sejam causados durante a experiência: “Eles provocam a multidão, a devoram, entram nas passagens, se tornam passagens; como o trapeiro, recolhem trapos, sobras, restos da cidade, e se embriagam com a própria fugacidade moderna, com a fugaz-cidade moderna.” (Jacques, 2012, p.131)

Dessa maneira, enquanto errância, a deambulação é insaciável, fascinante e voraz com o cotidiano urbano, buscando provocar as ambiências para que o desconforto seja um combustível para essas práticas urbanas.

4.1.3 DERIVA E O CONVITE PARA A CRIAÇÃO DE SITUAÇÕES

Anteriormente ao surgimento da terminologia e prática da deriva, os letristas já compartilhavam ideias, procedimentos e práticas que constituíram o pensamento urbano situacionista, desde a psicogeografia até ao ideal de criar situações. A psicogeografia se relacionava com a prática da deriva, assim como a deriva estava diretamente ligada à construção de situações durante o ato de caminhar (Jacques, 2012).

A prática da deriva se constroi a partir de um andar sem rumo estabelecido, a distração torna-se favorável para que a prática possa ser realizada, o lazer e a criação de jogos dentro da proposta situacionista revela-se como ato de resistência e de existência nas grandes cidades. Debord, relaciona o conceito de deriva ao processo de reconhecimento do território e dos indivíduos que o habitam:

O conceito de deriva está indissoluvelmente ligado ao reconhecimento de efeitos de natureza psicogeográfica e à afirmação de um comportamento lúdico-constructivo, o que o torna absolutamente oposto às tradicionais noções de viagem e de passeio. Uma ou várias pessoas que se dediquem à deriva estão rejeitando, por um período mais ou menos longo, os motivos de se deslocar e agir que costumam ter com os amigos, no trabalho e no lazer, para entregar-se às solicitações do terreno e das pessoas que nele venham a encontrar. [...] – são decorrentes de um sentimento mais geral que corresponde exatamente ao sentimento da deriva. O que é possível pôr por escrito são apenas algumas senhas desse grande jogo. (Debord, 2003)

A psicogeografia se define segundo os estudos de como o meio geográfico, planejado ou não, afeta diretamente o comportamento dos indivíduos no espaço, enquanto a deriva se define enquanto comportamento experimental relacionado às percepções das condições urbanas e sociais. A deriva era o procedimento da prática da psicogeografia, e desse modo, tornava-se uma nova forma de apreender os territórios urbanos (Jacques, 2012, p.212).

O comportamento lúdico-constructivo se revela como o ideal situacionista: os desvios, construções de situações, urbanismo unitário, psicogeografia e deriva, são pensadas como oposições ao funcionalismo, os situacionistas priorizam os usos reais, não as funções forçadas a um determinado espaço. Constant, descreve esse ideal na obra “O grande jogo do porvir”:

A total ausência de soluções lúdicas na organização da vida social impede que o urbanismo se mostre criativo, fato que o aspecto insípido e estéril da maioria dos bairros novos comprova de forma atroz. Os situacionistas, que se especializaram na exploração do jogo e do lazer [...] Nosso conceito de urbanismo não se limita à construção e suas funções, mas também ao uso que delas se faz, ou se imagina fazer. [...] A exploração da técnica e sua utilização para fins lúdicos superiores são uma das tarefas mais urgentes no sentido de favorecer a criação de um urbanismo unitário, na escala que a sociedade futura exige. (Constant, 2003, Internacional Situacionista)

As ideias situacionistas, se relacionam com as ideias dos antropólogos, dos surrealistas e dos dadaístas, há uma continuidade não linear entre as práticas que potencializam a provocação e a busca pelo reconhecimento do cotidiano urbano. A prática errante do caminhar torna-se instrumento para a apreensão cognitiva das ações presentes nas cidades.

4.1.4 TRANSURBÂNCIA E OS ATRAVESSAMENTOS TERRITORIAIS

Transurbância é o ato de atravessar territórios urbanos, baseando-se nas errâncias o grupo Stalker conduziu algumas experiências nas cidades europeias a partir do ano de 1995. Careri (2013) enfatiza que o grupo andou e encontrou espaços em que o dadaísmo definiria como banal, os surrealistas definiriam como espaços inconscientes e os situacionistas definiriam como espaços nômades, no entanto, para o Stalker o crescimento das cidades criou espaços em trânsito, ou seja, territórios que continuam em constante transformação (Careri, 2013, p.30).

Atualmente existe confluência entre o nomadismo e o sedentarismo, a cidade contemporânea os contém, estes permanecem em uma estreita relação com recíprocos intercâmbios: “(...) a cidade nômade vive dentro da cidade sedentária, nutre-se dos seus resíduos, oferecendo em troca a sua própria presença, como uma nova natureza que pode ser percorrida somente se for habitada”. (Careri, 2013, p.30 e 31).

O objetivo do grupo não era analisar os centros históricos, as morfologias ou os traçados urbanos, pretendia-se reconhecer e investigar as desordens que aconteciam ao redor do crescimento urbano e como esses fragmentos se constituíram (Careri, 2013, p.155). Careri, denomina esses fragmentos e caos urbano como “cidade difusa”, ou seja, um sistema de assentamentos suburbanos que se estendia criando descontinuidades no tecido urbano (2013, p.156), ao observar a composição desse novo território, notou edificações erguidas no anonimato e um considerável “vazio” que interagiu com os demais territórios consolidados.

Os territórios vazios atuam como um contraponto à ordem urbana, seus espaços são autônomos e habitados, dando espaço para que novas práticas se instalem e reverberem, cultivos de hortas ilegais, passeios com animais, lazer e atividades coletivas, atravessamentos que interligam um espaço a outro:

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, 2013, p.157)

Esses territórios são paralelos ao sistema da cidade, contendo suas próprias dinâmicas e estruturas, nota-se que esses territórios são organismos que se transformam, seu devir incontável altera o dinamismo da cidade e cria uma outra cidade com territórios dispostos e habilitados de outras maneiras (Careri, 2013, p.158). Nesses espaços há possibilidade de preenchimento com símbolos, afetos e ressignificações, trata-se de uma cidade com estruturas próprias que devem ser consideradas.

O caminhar torna-se uma forma estética de se relacionar com esse território, seu aspecto transicional enfatiza a invenção e criação espontâneas que emergem sem haver um projeto, não há rigidez administrativa, apenas formas de se transformar. Ao emergir no território reconhece que o que antes parecia vazio, na realidade é composto por diversas identidades (Careri, 2013, p.159) e estas não são reconhecidas pela cidade institucionalizada.

Ao experimentar os territórios outros, é evidenciado a ruptura da relação do homem com o ambiente, a rigidez e as normas urbanas sufocam o campo relacional do corpo com o território, o caminhar apresenta-se como reintegração para recompor essa relação (Careri, 2013, p.160). O aspecto efêmero e em movimento dos territórios à margem da cidade institucionalizada, são habitados por diversas culturas que o alteram com as ações cotidianas, as singularidades e subjetividades expressas na relação entre sujeito e espaço: “A cidade revela-se um espaço do estar inteiramente atravessado pelos territórios do ir”. (Careri, 2013, p.162).

4.2 O CAMINHAR SUBALTERNIZADO

Relacionando as experiências errantes como crítica, provocação e criação de situações para habitar a cidade, reivindicando os espaços e transformando-os em extensões dos desejos e necessidades a serem exploradas, nota-se as dificuldades em reconhecer as existências dos grupos subalternizados que habitam as margens do território ferroviário.

Durante a investigação, o processo de apreensão do habitar cotidiano com o caminhar subalternizado foi fundamental para que houvesse a possibilidade de reconhecimento de microrresistências que se somam, entrelaçando-se uns aos outros em um contínuo processo que se desterritorializa e se reterritorializa. Os aspectos simbólico-afetivos dão ritmo à experiência espacial de caminhar percursos outros e com os outros, as interações e os encontros confluem para que o território esteja em permanente transformação.

Através das derivas realizadas no antigo pátio ferroviário da EFS, Felipe aparece (Figura 18). Um andarilho, usuário de entorpecentes, marginalizado e até o momento de sua aproximação, invisível. Possuía passos leves e arrastados, fragilizados e levemente dopados pelas substâncias alucinógenas que consumia. Cada passo que ele dava ressoava como denúncia de uma existência sem suporte, todo o grupo subalternizado improvisava e coexistia com os conflitos no território da forma que conseguiam, sem intervenção ou auxílios de políticas públicas. As condições de seu habitar pareciam precárias, o grupo vivia por entre as árvores, lavavam suas roupas no trecho do rio que cruzava o antigo pátio ferroviário, e dormiam nos vagões abandonados, resistindo e se apropriando do território

transformando-o em um refúgio para suas práticas. Os instrumentos de planejamento não consideram os movimentos dos grupos subalternizados. A cidade homogênea não reconhece a existência desses grupos ou indivíduos que encontram no território do antigo pátio ferroviário uma forma de sobreviverem aos descasos, riscos e desilusões sofridas.

Figura 18: Colagem sobre os grupos subalternizados.

3 Nome fictício para preservar a identidade de um dos indivíduos subalternizados.

O caminhar do Felipe e dos outros subalternizados não se atém a apenas ser um ato de deslocamento físico, mas é um processo de construção de um universo paralelo que é criado a partir de um movimento de imaginação (Visconti, 2012, p.73), o caminhar evoca pensamentos, memórias, reflexões, afetos e desejos, caminhar é simbólico e físico por estar nessa linha tênue que divide a realidade da imaginação, é no caminhar que essas duas potências se entrelaçam criando um emaranhado que se desvia dos caminhos tradicionais urbanos e constrói apropriações territoriais em meio aos processos hegemônicos da cidade.

O território apropriado pelos grupos subalternizados não se limita à dimensão física. Os territórios existenciais apresentam a dimensão subjetiva, sensível e processual da existência, os campos afetivos e simbólicos são produzidos a partir do habitar dos indivíduos e grupos que o constituem. Desse modo, há uma concepção transversal da subjetividade que engloba os aspectos territorializados dos territórios existenciais e dos sistemas e implicações sociais e culturais (Guattari, 1992). Os grupos subalternizados com seus modos de habitar e se apropriar do território com sua existência ancorada nos seus desejos, práticas, organizações e afetos.

A relação entre corpos e territórios existenciais estão em constante processo de re-significação, são constituídos com os afetos e enunciações provocadas pelo atrito entre os indivíduos e a ambiência, ou seja, as ações dos grupos subalternizados instauram uma atmosfera de apropriação que transforma-se em uma noção de território. Ao tratar de territórios existenciais, Guattari (1992), define a noção de subjetividade como “o conjunto das condições que torna possível que instâncias individuais e/ou coletivas estejam em posição de emergir como território existencial auto-referencial, em adjacência ou em relação de delimitação com uma alteridade ela mesma subjetiva” (Guattari, 1992, p.19).

A subjetividade é aquilo que determina o território existencial, e este é mutável e aberto, podendo se desterritorializar e se reterritorializar com novos afetos, vínculos, desejos, ações e sentidos, essa variação revela um processo que atravessa e re-significa o território:

(...) é a constituição de complexos de subjetivação: indivíduo-grupo-máquina-trocas múltiplas, que oferecem à pessoa possibilidades diversificadas de recompor uma corporeidade existencial, de sair de seus impasses repetitivos e, de alguma forma, de se re-singularizar. (Guattari, 1992, p.17)

O pátio ferroviário é um território existencial com inúmeras subjetividades que se abrem para desvios e linhas de fuga que criam novas subjetividades, sustentando as práticas e movimentos simbólico-afetivos. A apropriação do pátio ferroviário pelos grupos subalternizados se apoia em subjetividades dos territórios existenciais que dão suporte para narrar e defender a existência desses grupos. A presença e a comunicação com o Felipe visibiliza sua relação com o território físico e simbólico, as brechas deixadas pelas antigas atividades ferroviárias dão espaço para que as subjetividades dos grupos subalternizados criem e inventem novas dinâmicas que modificam e movimentam o território físico a partir do território existencial que os conecta. O ato de se apropriar dos vagões, da antiga estação, das antigas casas de turma e dos trechos de vegetação criam uma cartografia existencial de como os afetos se posicionam física e simbolicamente no território.

Ao relacionar a existência subalternizada e as suas subjetividades com o espaço-movimento, as transformações no espaço ferroviário são reveladas a partir de suas ações. Felipe estava vestindo uma bermuda e um colete de futebol, ele carregava um isqueiro e palha de aço envolvida em papel alumínio - uma espécie de cachimbo improvisado para queimar a pedra de crack. seu caminhar era o de quem sabia onde deveria ou não pisar, seu habitar se reforçava ao passo que seus pés marcavam o chão de terra próximo a antiga Estação Ferroviária Sorocabana, visibilizando seu movimento de desterritorialização, e criando uma cartografia existencial em constante movimento de transformação.

Ao apreender a relação entre corpo e território, reconhece-se um espaço vivido e inseparável, ou seja, “A dobra do corpo sobre si mesmo é acompanhada por um desdobramento de espaços imaginários.” (Guattari, 1992, p.153), de modo que a cada ação há uma reverberação de estímulos no território, seu carácter mutável está conectado às subjetividades que são provocadas quando um corpo entra em contato com o território.

4 “O espaço-movimento não seria mais ligado somente ao próprio espaço físico, mas sobretudo, ao movimento do percurso, à experiência do percorrê-lo, o que é da ordem do vivido e, simultaneamente, ao movimento do próprio espaço em transformação, o que é da ordem do vivo”. (Jacques, 2011, p.149)

O habitar e o caminhar dos grupos subalternizados são uma experiência de subjetivação que se estratificam no território, essa relação forma agenciamentos de subjetivação, ou seja, esses agenciamentos constituem processos heterogêneos com que a subjetividade é construída em relação com forças afetivas, materiais, sociais e discursivas. Não existe um “eu”, o sujeito emerge da conexão de múltiplos elementos, sejam eles de ordem afetivo-simbólica ou físico-material, como desejos, signos, corpos, instituições e territórios que se articulam podendo se modificar. Desse modo, o Felipe se relaciona como integrante do grupo subalternizado que habita, transforma e escancara outra cidade, não normatizada e institucionalizada. A subjetivação de sua existência implica em participar de redes de poder e criação, nas quais os afetos e enunciações produzem modos singulares de existir, operando em linhas de fuga, desterritorializações, reterritorializações e invenções contínuas do sujeito em sua relação com o mundo:

Todos esses componentes de subjetividade social, maquínica e estética nos assediam literalmente por toda parte, desmembrando nossos antigos espaços de referência. Com maior ou menor felicidade e com uma velocidade de desterritorialização cada vez maior, nossos órgãos sensoriais, nossas funções orgânicas, nossos fantasmas, nossos reflexos etológicos se encontram mecanicamente ligados em um mundo técnico-científico que está realmente engajado em um crescimento louco. (Guattari, 1992, p.159)

Felipe foi o único que se aproximou e questionou a presença do corpo-pesquisadora em sua territorialidade. A antiga Estação Sorocabana, é, agora, abrigo e refúgio do grupo subalternizado, próximo às suas ruínas há um trecho com densidade arbórea que também engloba seu refúgio, ali eles permanecem, caminham, confluem e para que isso ocorra, a invisibilidade é importante para esses sujeitos. Felipe enfatiza a tranquilidade do local, não há perigo, o corpo-pesquisadora, apesar de intruso, não foi convidado a se retirar. Ele caminhava. Parava. Bolava. Fumava. Bolava novamente apertando a palha de aço contra o papel alumínio (Figura 19). Voltava a caminhar. Apresentou a outra face da Estação, queimada, pixada e com aberturas forçadas, autorizou as fotografias. Pediu algo em troca, mas só havia um pequeno saco de salgados fritos, aceitou, saiu pela contramão, retornando ao seu território.

Figura 19: Manuseio de entorpecentes.



O encontro com Felipe despertou inúmeras curiosidades e novas inseguranças. À medida que o território conduzia as caminhadas, era perceptível reconhecer mudanças numa microescala, vegetações ruderais crescendo descontroladamente, resíduos acumulados em frente a Estação, cacos de vidro, garrafas e marmitas de isopor eram facilmente encontrados pelo percurso (Figura 20). Todos esses resíduos reconhecidos durante a investigação territorial apontam para uma cartografia existencial das práticas cotidianas que cercam o antigo pátio ferroviário, as subjetividades presentes em cada objeto delegam uma memória, um uso, uma ação que colaborou para que estivessem presentes no local, cada um desses pertences enunciam uma narrativa que constrói o território existencial desses grupos.

Figura 20: Resíduos acumulados em volta da antiga Estação.



Utilizando Certeau (1998), entende-se que o habitar na antiga estação ferroviária da EFS constitui-se em uma tática consolidada através de relações com o outro. As táticas e astúcias são os recursos empregados que os mais fracos (os subalternizados) utilizam para sobreviver às estratégias de poder, se desviando do discurso, ordens e normas impostas à cidade: “Em suma, a tática é a arte do fraco.(...) O poder se acha amarrado à sua visibilidade. Ao contrário, a astúcia é possível ao fraco, e muitas vezes apenas ela, como “último recurso” (Certeau, 1998, p.101). A dimensão cotidiana aborda as pequenas ações que são produzidas sem que haja um planejamento prévio (Visconti, 2012, p.60), o caminhar e o habitar estão dentro dos interstícios do cotidiano, são nas ações mínimas e nas táticas que a vida acontece e reverbera ao pulsar com mais força sob o território.

O antigo pátio ferroviário se torna um espaço propício para a criação de subjetividades, mesmo que as ações dos grupos subalternizados tenham aspectos efêmeros e provisórios existe nesses atos a disponibilidade e possibilidade de inventar, reinventar, criar, se apropriar e ressignificar o território, ou seja, é na dimensão relacional dos corpos com antigo pátio ferroviário que o território existencial é criado, é no meio daquilo que é dito como vazio que as dinâmicas reverberam (Visconti, 2012, p.61).

Andar é uma das pequenas ações cotidianas que exprimem signos e afetos a cada passo dado, a força do caminhar também é política e social, sendo um ato não remunerativo que causa impacto e gera registros na cidade (Visconti, 2012, p.101). Solnit (2016) enfatiza que a ação de andar é o início da cidadania, com essa ação o sujeito conhece a cidade e a habita, e numa escala relacional entende-se o caminhar como um ato social e político, além de simbólico-afetivo e físico-material. Quando os membros dos grupos subalternizados caminham pelo antigo pátio e em seus arredores, estes afirmam sua existência enquanto residentes da cidade de Bauru, seus rastros, vestígios e signos são imprimidos nos percursos cotidianos que eles traçam.

Uma das reverberações do encontro com o Felipe, se deu ao conhecê-lo como um habitante subalternizado, um dentre tantos outros que se encontravam entre a antiga estação, as árvores de espécie invasora e a boca de fumo embaixo do viaduto, acessada pelo caminho em frente e atrás das antigas casas de turma. As brechas deixadas pelo planejamento urbano dão espaço às mais distintas atividades, as práticas cotidianas tomam forma e revelam as necessidades de um determinado grupo e território: “... o ausente que lhes dá princípio e necessidade, interrogo-me sobre o desejo cujo objeto impossível ele

representa.” (Certeau, 1998, p.57). Quando o caminhar torna-se a manifestação dos desejos dos caminhantes, o antigo pátio ferroviário transforma-se em objeto de constante modificação, refletindo as movimentações que abrigam e potencializam as práticas cotidianas (Figura 21).

Figura 21: O caminhar no antigo pátio ferroviário da EFS.



Os passos que formam os percursos no chão de terra, são pequenos relatos que murmuram outra forma de habitar entre os ruídos do centro urbano de Bauru. Esses murmúrios contam outra narrativa, referente aos subalternizados. Cada caminho marcado no chão de terra do antigo pátio reverbera como uma intervenção efêmera que visibiliza as fragilidades, necessidades, invenções, transformações e ressignificações presentes no ato de andar, da mesma maneira em que as subjetividades são criadas e se apoiam nas dinâmicas entre os sujeitos e o espaço.

Certeau (1998) enfatiza três pontos para que o planejamento urbano se concretize de maneira idealizada: a organização racional de um espaço, produzindo-o; o estabelecimento de uma série de acontecimentos comedidos por um sistema síncrono; e o surgimento de um modelo com características generalizadas e anônimas. Respectivamente, revela-se a ideia de produzir racionalidade para gerar um espaço próprio em que resistências sejam controladas pela sincronicidade das atividades produtivas, e a partir disso, a cidade é constituída com anonimato, a ela atribuem funções que se disseminam a grupos, indivíduos e associações, sua qualidade comumente relaciona-se com a concepção de propriedade, de modo em que os processos especulativos se tornem um movimento fundamental para a gestão e a eliminação de partes urbanas "... De um lado, existe uma diferenciação e uma redistribuição das partes em função da cidade... rejeita-se tudo que não é tratável e constitui portanto os "detritos" de uma administração funcionalista." (Certeau, 1998, p.173). Assim, a cidade transforma-se numa grande área em que o progresso produtivo cria novos e maiores detritos e conseqüentemente, a urbanização tenciona-se para cada vez mais estreitar movimentos heterogêneos aos que são disseminados pela lógica capitalista.

A cada nova tensão ou tentativa de redução das práticas cotidianas, novos desvios surgem, entre eles, o caminhar como prática errante. A subversão das dinâmicas no território age diretamente sob o discurso institucionalizado de que o pátio ferroviário tornou-se um local perigoso e hostil. Certeau (1998, p.174 e 175) revela que o discurso que antes mantinha seu privilégio ao inverter seu conteúdo, inicialmente progressista e posteriormente catastrófico, pode ser subvertido a partir dos fazeres reconhecidos na territorialidade. Assim, a existência dos grupos subalternizados afirma o território com suas práticas cotidianas, reforçando sua existência ao vivenciar e transformar o antigo pátio ferroviário.

Antes das apropriações relacionadas aos grupos subalternizados que desterritorializam e reterritorializam o antigo pátio da companhia EFS, sua territorialidade era marcada pelo discurso progressista da linha férrea, os avanços gradativos da industrialização eram acompanhados por relatos orgulhosos de ferroviários que se distribuíam trabalhando nos diversos setores das companhias ferroviárias. Esse discurso era reforçado pelo aspecto produtivo do antigo pátio, a manutenção dos maquinários, a movimentação de pessoas que viajavam, os trens partindo de um destino a outro, o momento de chegada e de saída da estação, todas essas ações construíram um cenário em que o controle e a ordem sempre estiveram presentes, tornando-o aparentemente estável.

Quando a administração panóptica do setor ferroviário se enfraquece, outros agenciamentos emergem, assim, o que antes parecia um cenário estável se transforma num território habitado e mutável. Os grupos que habitam o território ferroviário estabelecem uma conexão com o espaço, desterritorializando-o e revelando suas singularidades. A antiga estação, agora em estado de ruína, é abrigo e ponto de referência para que usuários de entorpecentes se encontrem. Diferentemente dos discursos que culpabilizam os grupos subalternizados pelo estado de abandono da antiga estação ferroviária, reconhece-se que eles coexistem com resíduos deixados por outros corpos, sendo estes não habitantes do território do antigo pátio ferroviário. Os pedaços de papelão, roupas rasgadas, sapatos gastos, garrafas, pratos e talheres jogados aos cantos, resíduos e dejetos humanos são elementos que foram deixados por pessoas que não vivenciam o espaço e o veem como um vazio urbano, despejando resquícios materiais no antigo pátio. Enquanto os grupos subalternizados compõem o cotidiano com seus hábitos e singularidades revelando as subjetividades do território. (Figura 22).

Figura 22: Colagem das práticas cotidianas.



As relações entre os processos de desterritorialização e as práticas dos indivíduos que habitam o antigo pátio são marcados pela necessidade do homem de habitar o território e transformá-lo. Os grupos subalternizados caminham devido a ausência de um local próprio (Certeau, 1998), necessitando reivindicar seu espaço através dos seus passos, de suas práticas e de suas subjetividades, habitando-o conforme anunciam seus hábitos e fazeres.



5 O CAMINHAR COMO MODO DE HABITAR

O ato de caminhar se revela como modo de habitar a territorialidade do antigo pátio ferroviário de Bauru. Ao colocar um pé à frente do outro para trilhar um percurso é feito um movimento cotidiano, não mecânico, mas rítmico. As batidas dos pés em contato com o chão manifestam os modos como os indivíduos habitam e caminham por entre as ruínas e as habitações da antiga EFS. Quando o ritmo é enfatizado entre uma passada e outra, reconhece-se que a percepção do território se altera devido a diferentes padrões entre tempo e espaço (Ingold, 2015, p.89).

Os caminhantes se movem por entre as árvores e as gramas altas que brotam e crescem descontroladamente no local em que antigamente se alocavam os trilhos da Companhia Sorocabana. A invisibilidade dos grupos subalternizados está ligada aos pré-conceitos enraizados no imaginário daqueles que planejam a cidade homogênea. O caminhar desses grupos é visto como de modo pejorativo para a ideia de cidade criada para Bauru, dentro desse ideal não há espaço para que grupos minoritários e subalternizados reivindique territórios, da mesma forma em que não há políticas que supram as necessidades expressas por esses grupos. Na cidade institucionalizada não há espaço para os subalternizados.

Careri (2013) aponta para a necessidade natural de locomover-se, atravessando o espaço: a busca por alimentos e informações torna-se essencial para a sobrevivência. Ao retirar o fator da necessidade, o caminhar transforma-se em símbolo de habitar 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, 2013, p.27 e 28).

Ao refletir sobre o deslocamento em um território, Careri (2017) considera que a deriva dos situacionistas continua sendo o instrumento mais eficaz para apreender o mundo e suas contradições, com ela utiliza-se da energia potencial oferecida pelo próprio território para investigá-lo sem que haja impedimentos e preconceitos:

A deriva é um dispositivo que não se opõe ao devir, mas o deixa acontecer e desdobrar-se, acompanhando-o para seus próprios fins: atravessar o mar, um território fluido em perpétuo movimento – e, portanto, um território do “aqui e agora”, como tantas vezes são os fenômenos urbanos – obtendo potência e secundando a energia do vento, daquela pura força imaterial que, quando para, deixa de existir. (Careri, 2017, p.21)

Enquanto dispositivo, a deriva proporciona a investigação de um determinado território adentrando-o e reconhecendo as multiplicidades e as potencialidades singulares. A origem da palavra se interliga a termos náuticos, expressando as ambiguidades presentes durante as experiências espaciais (Careri, 2017, p.20 e 21). Ao revelar o perder-se consciente, os desejos e os acasos, e as dimensões racionais e irracionais, a deriva possibilita emergir num território para aprendê-lo, deixando o corpo-pesquisadora em uma linha tênue entre as questões que surgem a cada passo dado.

As transformações simbólicas e imateriais geradas pelas vivências no território são frequentemente desprezadas pelos poderes hegemônicos da cidade, estes procuram não reconhecer os desvios e encontros existentes. Enquanto a arte e a arquitetura se concentram em construir e criar objetos simbólicos desde seu princípio, a história recente revela a separação do simbolismo e da arquitetura (Careri, 2017, p.21). Com isso a prática da deriva se dispõem a reconhecer as dinâmicas do território, apreendendo-o enquanto apropriação e construção simbólica e afetiva a partir dos edifícios do antigo pátio ferroviário.

A deriva provoca o encontro e com essa arte de encontrar aproveita-se todas as relações construídas com o território no decorrer do caminho: “A deriva já não é uma peregrinação solitária ou coletiva em busca de territórios inexplorados, mas também é um dispositivo de interação para habitar territórios já habitados, ser hóspede e receber hospitalidade”. (Careri, 2017, p.21 e 22). O conhecimento produzido por meio do encontro com o outro revela uma nova maneira de habitar o território e o mundo, reinventando o cotidiano ao se apropriar de construções existentes alterando sua dimensão relacional e simbólica.

O caminhar enquanto forma de habitar os espaços, revela-se através das apropriações que transformam o pátio ferroviário. Aqui o habitar não está relacionado à ideia de permanecer em um local fixo (Heidegger, 2002), mas à medida em que os passos avançam os processos de desterritorialização e reterritorialização se concretizam a favor das movimentações provocadas no espaço.

O habitar pode ser reconhecido como uma qualidade experimental, as noções de casa, abrigo e lar se estendem além de sua dimensão física. O ato de habitar revela-se simbólico, o mundo se organiza através das ações do habitante (Pallasmaa, 2017).

Com a construção de sua própria realidade, o caminhante torna-se um edificador poético: “As palavras “...poeticamente o homem habita...” dizem muito mais. Dizem que é a poesia que permite ao habitar ser um habitar (...) Entendida como deixar-habitar, poesia é um construir.” (Heidegger, 2002, p.167). Os percursos demarcados no chão do pátio ferroviário, bem como a construção simbólica e afetiva provocada pelas práticas dos grupos subalternizados que caminham de um lado a outro são relatos impressos na terra.

O movimento no território se afirma enquanto espaço-movimento:

(...) à existência de espaços que estão em movimento, em transformações contínuas, em eternos deslocamentos, em suma, espaços em fuga. O espaço-movimento não seria mais ligado somente ao próprio espaço físico, mas sobretudo, ao movimento do percurso, à experiência de percorrê-lo, o que é da ordem do vivido e, simultaneamente, ao movimento do próprio espaço em transformação, o que é da ordem do vivo. (Jacques, 2011, p.149)

Heidegger (2002), enfatiza duas necessidades para compreender a essência do habitar: a essência do habitar enquanto desígnio da existência humana e a essência da poesia que se constitui por excelência. Entre as questões apresentadas, ainda há a simbologia pela qual o homem transforma o território: caminhando.

Ao reconhecer o caminhar como ferramenta poética, ética e política que escreve o habitar enquanto força que afeta e modifica o espaço, reconhece-se que o ato de caminhar apresenta uma narrativa cotidiana ao cultivar diariamente um mesmo caminho, reforçando novos modos de habitar.

A partir da experiência espacial, o pátio ferroviário se reconheceu conflitos sociais, culturais e políticos. A perspectiva social se revela com modos diferentes de habitar que se interligam através do percurso: aqueles que habitam a antiga Estação ferroviária da Sorocabana, também habitam os caminhos por dentro da grande massa arbórea que margeia toda a extensão do pátio ferroviário (Figura 23). Os grupos subalternizados andam em frente às residências apropriadas nas antigas Casas de Turma, indo e vindo com passos ágeis de um ponto de drogas a outro (Figura 24). O movimento de vai e vem configura seus modos de habitar, assim como as apropriações das antigas edificações da EFS também o são maneiras de habitar o território. Ambas as formas de habitar são invisibilizadas, os grupos subalternizados reivindicam o território cotidianamente ao reforçar sua vivência no espaço, como quem diz que existe e permanece transformando o território.

Figura 23: Vegetação arbórea próximo a antiga Estação da EFS.



Fonte: Autora, 2025.

Figura 24: Vegetação arbórea próximo a antiga Estação da EFS.



Fonte: Autora, 2025.

Há uma confluência de cultivos de diferentes dimensões (relacional, simbólica, afetiva, política, etc) no espaço ferroviário, o caminhar proporciona o encontro com as hortas e espaços construídos pelos habitantes para fornecer alimentos naturais, com as vegetações ruderais que crescem espontaneamente invadindo e transbordando por entre as brechas e rachaduras nas estruturas dos edifícios industriais, e com as relações que se costumam por entre as territorialidades, ou seja, ao cultivar um respeito acordado entre os grupos que coabitam o pátio, no qual, embora interligados, expressam e criam diferentes maneiras de habitar e transformar o território.

Na perspectiva política, as desterritorializações criadas no antigo pátio ferroviário pelos grupos subalternizados são ameaçadas constantemente, esse habitar não é reconhecido pelo poder homogeneizante e normatizador. O poder dominante compreende as ambiências do antigo pátio como um espaço residual (Cabral, 2019), a ociosidade das atividades que habitam esse território em contraponto à lógica produtivista urbana se revela como forma de resistência e afirmação de outras formas de existência, e principalmente, de vivência em pleno centro-urbano de Bauru. O antigo pátio ferroviário da EFS torna-se refúgio e abrigo para aquilo que é negado e inconcebível pela logística capitalista urbana: “O homem constrói não apenas o que se desdobra no sentido de aedificare, edificando o que não pode surgir (...)” (Heidegger, 2002, p.168). Ou seja, o habitar dos grupos subalternizados escancara novos modos de viver em um determinado espaço, são construídos novos símbolos e afetos que transformam e emergem pelas brechas institucionalizadas do antigo pátio ferroviário revelando uma realidade urbana diferente daquela propagada pelo discurso midiático.

Habitar a cidade contemporânea é habitar um ambiente já construído, seu morador transforma-se num andarilho que cultiva em suas práticas cotidianas o direito de existir, dessa forma o habitante deixa de ser um observador para se tornar uma figura ativa na construção dos espaços urbanos. À medida em que seus pés deixam marcas no chão, registram uma narrativa diferente daquela espalhada pelo discurso uniformizador do urbanismo moderno (Ingold, 2015, p.86). Aqueles que caminham criam desvios em seus percursos e táticas para habitar o mundo.

Ainda, Ingold (2015), reforça que a essência do habitar se compõe pelos movimentos feitos ao longo de uma vida: os caminhos percorridos e as vidas vividas crescem ao caminhante, o seu habitar. O caminhar se relaciona às experiências vividas ao longo de um percurso, assim, o caminho compõe em constelação com o seu habitar se associando a como o ser humano caminha pelo mundo: “(...) é que a caminhada é o modo fundamental como os seres vivos habitam a Terra. Cada ser tem, por conseguinte, que ser imaginado como a linha do seu próprio movimento ou - mais realisticamente - como um feixe de linhas.” (Ingold, 2015, p.38).

Quando Heidegger aponta para o construir, ele enfatiza que a construção nada mais é que uma consequência do habitar humano, e com o ato de construir que o indivíduo consegue habitar: “(...) só consegue habitar após ter construído num outro modo e quando constrói e continua a construir na penetração de um sentido.” (Heidegger, 2002, p.169). Para que o ser humano construa algo, necessita-se de um processo construtivo, e este inicia-se através da mais antiga ferramenta de investigação humana: o caminhar. Ainda, o construir enfatizado por Heidegger além de material também é simbólico, um território só adquire características de apropriação após uma atribuição de significado.

Os movimentos produzidos pelas atividades pedonais marcam o território, o processo de construção do habitar inicia-se anteriormente ao momento em que as superfícies são alteradas e transformadas pela ação do homem. A manifestação do desejo, do pensamento, do querer e do apropriar antecedem os processos construtivos, de modo que a vontade precede os processos de habitar. Para a consolidação de um caminho é preciso que este seja repetido várias vezes, desejado várias vezes, necessário várias vezes e somente assim criam-se percursos e trilhas que apontam o caminhar de grupo.

O caminhar também revela-se enquanto relato inscrito na superfície. O cotidiano, segundo Certeau (1998, p.177), é apreendido como um espaço de enunciação, no qual o caminhar produz enunciados inscritos no espaço urbano. Para que este ato seja efetivo existe uma retórica da caminhada: percorrer a cidade envolve escolhas, desvios, estilos e modos de uso (Certeau, 1998, p.179). Nesse sentido, os passos são como palavras que se articulam em discursos espaciais.

Ao observar que as práticas espaciais funcionam enquanto desvios criativos em relação ao “sentido literal” dado pela ordem urbanística, Certeau identifica a cidade planejada como um vocabulário rígido, no entanto as caminhadas, os diferentes cultivos e dimensões relacionais provocam variações, seus deslocamentos escapam ao controle urbano, tornando a experiência urbana um território repleto de improvisos e apropriações (Certeau, 1998, p.180). Tais apropriações transformam o espaço planejado em um espaço vivido e marcado por singularidades, com isso o cotidiano se inventa e reinventa.

Nesse ponto, Certeau introduz a noção de “maneiras de fazer” (1998, p.92), ou seja, modos de operar no cotidiano ligados a atos comuns como caminhar, ler, falar, cozinhar e improvisar, essas maneiras tendem a intervir de modo inventivo, subversivo e subjetivo dentro dos sistemas estabelecidos. Tais práticas criam uma camada suplementar, um outro nível que se sobrepõe às estruturas predeterminadas e funcionais.

No processo de reconhecimento de um espaço, o caminhar é revelado enquanto uma falta de lugar (Certeau, 1998, p.183): os deslocamentos são constituídos de ausência e procura por um espaço próprio. A cidade resulta da multiplicação de pequenas errâncias, de encontros e percursos que se entrelaçam, tecendo fragmentos de um tecido urbano em permanente recomposição. O processo de procurar um lugar próprio para se estabelecer fomenta as apropriações e intervenções realizadas pelos indivíduos dos grupos subalternizados, o antigo pátio ferroviário com a perda da sua função original abre-se para que novas formas de habitar sejam cultivadas em seu território, assim os subalternizados encontram meios para que seus desejos e necessidades sejam expressos por entre os antigos edifícios e caminhos.

Confluindo com essa perspectiva, Tim Ingold (2015, p.88) argumenta que caminhar não é apenas deslocar-se, o ato se constitui como uma forma de conhecimento. Assim, a cognição não se opõe aos saberes do corpo, mas emerge do próprio ato de caminhar e transformar-se em um saber ambulatório que se produz na experiência de mover-se pelo mundo. Caminhar é um modo de reconfigurar a cidade e de produzir sentidos que escapam ao controle dos sistemas urbanísticos.

5.1 HABITAR A RUÍNA

Ingold (2015) coloca que a modernidade e suas características predatórias no espaço urbano resultaram em um fenômeno denominado como “falta de chão”, sendo ocasionado pelo caminhar reduzido a uma experiência mecânica, como se o corpo apenas reproduzisse a ação de andar, de maneira maquínica. Aqui a ausência de “chão” se trata da ausência de experiências urbanas que evoquem o contato com o território como meio inventivo para habitar a cidade e reinventá-la se necessário.

Quando a locomoção é pensada como uma simples função física, a percepção do ambiente, a história e a formação dos territórios ficam subordinados a um raciocínio que coloca as mãos e o cérebro como protagonistas do progresso humano e de suas investigações, enquanto os pés são relegados a motores que impulsionam o corpo (Ingold, 2015, p.71-89). Contudo, o autor salienta que as funções cognitivas e as funções pedonais não devem ser separadas ou hierarquizadas, ambas atuam em conjunto possibilitando que o indivíduo habite o espaço e com isso crie novos significados:

Conforme as pessoas, no curso de suas vidas cotidianas, fazem o seu caminho a pé por um terreno familiar, assim os seus caminhos, texturas e contornos, variáveis através das estações do ano, são incorporados em suas próprias capacidades corporificadas de movimento, consciência e resposta. (...) esses movimentos pedonais costuram uma malha emaranhada de trilhas personalizadas pela própria paisagem. Através do andar, em suma, as paisagens são tecidas em vida, e vidas são tecidas na paisagem, em um processo contínuo e interminável (Ingold, 2015, p.90 apud Tilley, 1994:29-30).

A tentativa de imposição da lógica hierárquica ecoa na crítica de Certeau (1998), que mostra como o urbanismo moderno tende a reprimir ou controlar as práticas consideradas fragmentárias, desviantes ou ilegítimas. No entanto, essas práticas continuam a se insinuar e proliferar no cotidiano: são movimentos em microescalas e táticas que escapam ao controle do sistema urbano.

Enquanto a “estratégia” (Certeau, 1998, p.46) se ancora em um espaço próprio, calculável e circunscrito como o plano urbanístico, a “tática” atua sem um lugar próprio, emergindo por entre as brechas do sistema, reinventando o uso dos espaços a partir das práticas cotidianas.

O território não é uma entidade estática, mas uma trama que é tecida em constante movimentação e transformação. Tsing (2019) contribui alegando que multiespécies, desde humanos, vegetações e animais produzem perturbações que se entrelaçam (p.154). O território não é demarcado e modificado por um sujeito único, mas manifesta-se por meio da interação entre movimentos múltiplos: o caminhar e o habitar humano que se apropriam de estruturas pré existentes, os deslocamentos animais, o crescimento das plantas (nativas ou invasoras), assim, o território conta uma história em movimento (2019, p.159), feita por resistências, habitações, caminhos e confluências que transformam o espaço cotidianamente.

A lógica modernista tende a separar a natureza da cultura, o corpo da mente, o humano e não humano de acordo com suas funcionalidades. Ao reconhecer as singularidades presentes no antigo pátio da EFS são evidenciados os processos que interagem e se conectam por entre as brechas da funcionalidade urbana moderna. Tsing (2019, p.163) mostra que a cidade atual é marcada por ruínas industriais e crises econômicas, políticas e ambientais, exigindo novos meios de habitar a terra. Nesse contexto, as práticas espaciais e cotidianas (caminhar, habitar, cultivar, resistir) são modos de pensar táticas de coabitação, ou seja, outros modos de viver em meio às ruínas, reinventando os caminhos e as relações determinadas. Habitar a ruína de um antigo espaço ferroviário é justamente sobre aceitar os processos de movimento e abraçá-lo, é como um convite diário a mudança e aqueles que a acolhem tornam-se parte desse movimento de transformação de um lugar.

Enquanto território em conflito, o antigo pátio ferroviário comporta modos de habitar singulares: o habitar na vila das casas de turma, o habitar na antiga Estação da EFS, e o habitar por entre a massa vegetativa (que esconde dois pontos de droga), cada uma dessas ambiências revelam distintas necessidades que marcam e caracterizam os processos de desterritorialização, embora todas se interligam num único ponto: habitar estruturas arruinadas.

Os núcleos familiares que se apropriaram das Casas de Turma da antiga companhia sorocabana enfrentam diariamente problemas relacionados ao péssimo estado de conservação dos edifícios: goteiras, infiltrações e problemas com água e esgoto estão presentes nos relatos desses habitantes. Sua permanência no local evidencia questões de ordem social, econômica e afetiva. Apesar do poder público local isentá-los de pagamento de impostos relacionados às modificações e construções feitas a partir da estrutura arquitetônica ferroviária existente, não há auxílios ou prestação de serviços de manutenção para garantir o direito à habitação para essas pessoas:

(...)

Dona Maria: Sim, aqui são três casas, então três famílias...

Pesquisadora: Certo!

Dona Maria: Hoje tem mais, hoje tem mais uma família que chegou né, e a que construiu ali do lado. Então aqui sou eu com meu marido, a gente teve três filhos, aqui também é uma muié com três filhos e o marido, do lado tinha um casalsinho, que nem vem pra fora a gente não vê, aí do lado é uma filha minha que mora, e a casa dela é a que mais molha tá? E a gente não pode mexer nisso, mexê no telhado, e ela mexeu, mexeu no telhado, só que aí ela danificou meu lado, moio tudo meu lado, moio tudo meu guarda roupa, aí atrás dele é tudo mofo sabia?

Pesquisadora: Mas aí, não dão assistência pra vocês?

Dona Maria: Não, não, não... Olha dos dezoito anos que eu moro aqui, só veio um vereador na última eleição que teve agora (2024), porque é conhecido dela (aponta para casa da filha), eu tenho essa filha e tenho a da ponta (aponta para o final das casas), e aí depois o senhorzinho e os filhos. Aqui tinha uma filha que morava aqui, ela construiu um quartinho que era só ela e a filhinha dela, aí casou foi embora, ficou pra... coisa do marido... O trabalho... É mas assim, é gostoso sabe? (morar ali)

Pesquisadora: É, só tem esses problemas de... de

Dona Maria: De esgoto, de água... Não adianta ligar pra DAE, não adianta ligar pra ninguém

Pesquisadora: Pra ninguém? ninguém vem resolver...

Dona Maria: Pra ninguém... porque eles não resolvem nada. Eu cansei de ligar... agora parou de vazar mas tem dia que vaza muita água sabe? O próprio pessoal tá estudando o que vai fazer... do DAE sabe?... porque por ser muito antigo tem que ver o que vai ser feito.

Pesquisadora: é eu imagino...

Dona Maria: Mas no mais...

(...)

Dona Maria: É, o rio que passa ali atrás das arvê ali ó...Que ai quando eles iam fazer aquele negócio que eles fazem no chão, dava água... ai falaram que não ia dar certo...Ai ó as coisas paradas, e não fazem nada pra gente, eu falo, força e água nós paga, se cobrasse IPTU eu ia pagar...todo mundo aqui ia pagar...mas ai eles não cobram, dai a gente não tem ajuda de nada...

Pesquisadora: Eles não cobram mas também não ajudam...

Dona Maria: é...disse que iam tirar a gente daqui, fazer isso e aquilo, mas...

Pesquisadora: Nada né?

Dona Maria: Eu...se tirasse, eu gostaria...

Pesquisadora: Ou pelo menos se desse mais assistência né? Uma reforma, ajudasse na questão da água...

Dona Maria: é...mas você não pode fazer nada...Porque minha filha mexeu no telhado dela e danificou o meu, se eu for mexer no meu vai danificar do outro... Entende? É mesma coisa, se você vê a situação quando chove...agora ela foi contar, dentro do quarto das crianças quando chove a água cai...escorre pelas paredes...o quarto da menina tá até isolado, mas cê não pode fazer nada...

Dona Maria: Não tem assistência não, esses tempo atrás minha filha teve uma bactéria, ela pegou uma bactéria ai, que não tem o que fazer né? tomou os medicamentos, mas foi porque nossa água vinha fedendo fezes...cheiro de fezes... ela foi tomar banho, e falou assim: nossa quem tomou banho e sujou o sabonete? Aí a vizinha também reclamou, aí começou a pegar água na garrafa, e tinha resíduos. Eu chamei o DAE, chamei a RECORD, vieram, e falaram que a água era potável...

Pesquisadora: A não....

Dona Maria: Eu não tenho dinheiro pra pagar um advogado...eu não tenho dinheiro pra lutar contra eles, mas é, é complicado...Eu até tinha filmado, mas apaguei do meu celular, aqui sai terra, terra, na minha casa, da torneira, também saia terra...

Pesquisadora: É, ai é coisa deles realmente precisarem interferir...É questão de saúde né?

Dona Maria: É, e menina eu falei pra ela, você tem que ver seu filho, seu filho tem o mesmo problema seu, a dor na barriga faz exame e não da nada...O dela ainda deu, essa bactéria...E eu tinha medo assim, sabia, ali do lado do portão preto...(inaudível)...O meu marido tem cancer né? Entao a gente tinha mais preocupação deles pegar, ele pegou dengue, meu marido... marido não pegou dengue não, mas a maior parte tudo pegou dengue...Por causa do rio, por causa de água, ai agora vieram e lacraram essa caixa que era aberta, mas o DAE é aquela coisa né? vem mexe, e fica ai ó...

Dona Maria: e nem sabe de onde vem essa água...ultimamente tinha aquela coisa de esgoto...

Pesquisadora: É a gente viu um encanamento ali...

Dona Maria: é ta estourado...uma vez o DAE veio mexe minha fia, e a gente que teve que arrumar aquela borracha de camara de ar, nós...

Pesquisadora: Vocês??

Dona Maria: Nós...porque eles não tinha como fazer, não tinha o material pra trabalhar, sabia? então cê fica assim, a mercê...é

Pesquisadora: Fica meio no esquecimento né?

(...)

Pesquisadora: Mas muito obrigada pelo relato da senhora...

Dona Maria: Gostaria que eles fizessem alguma coisa...

O habitar relacionado a antiga estação ferroviária e aos pontos de droga presentes ao longo do trecho de vegetação arbustiva revelam outros conflitos, sendo principalmente ligados a marginalização e subalternização dos indivíduos que se apropriaram desse espaço. O habitar dessas pessoas não está somente interligado ao consumo de entorpecentes, se conecta às necessidades, desejos, subjetividades produzidas por esse grupo, seu habitar possui caráter urgente, sua existência escancara a ausência de políticas públicas que poderiam oferecer suporte às suas vivências. Observa-se como este habitar é ativo no território: entre a estação e os dois pontos de droga, os corpos dos indivíduos subalternizados caminham criando sua territorialidade, eles se comportam como um organismo que se articula modificando e transformando sua realidade, no pátio ferroviário são desenvolvidos as práticas cotidianas que ativam o território, os caminhos, encontros, conversas e confluências são tecidas sob as antigas construções férreas, ressignificando-as.

Ao unir pensamento e movimento enfatiza-se o ato de caminhar como conhecimento, resistência e ferramenta inventiva que atua por meio das práticas cotidianas, e estas são criadas como forma de desafiar a estratégia do urbanismo. Ao relacionar as práticas caminhanças com os modos de habitar, reconhece-se que para experienciar e vivenciar o território é preciso defender a perspectiva de coabitação entre multiespécies: as movimentações resultantes das relações humanas e não humanas configuram as transformações do espaço, a confluência na dimensão relacional desestabiliza hierarquias instituídas abrindo espaço para pensar o território como processo vivo, estético, político e poético.

O fragmento revela tensões, acolhe o inesperado, abre espaços para as incertezas e configura os modos de experimentação do espaço reforçando a essência do habitar (Jacques, 2011; Heidegger, 2002). Distintamente do projeto arquitetônico que busca definição e estabilidade, a arquitetura na vida cotidiana se afirma no inacabado, suas características improvisadoras permanecem em transformação e esta aponta para o constante movimento no território ferroviário.

O aspecto de obra inacabada também revela as dificuldades sociais, políticas e estéticas enfrentadas pelo grupo subalternizado que habita as antigas casas de turma da EFS, a ausência de políticas públicas oferecendo suporte a existência dos indivíduos causa adversidades no habitar dessas pessoas. Os fragmentos desse habitar também carregam símbolos de resistência, os diferentes materiais, desde azulejos, tijolos aparentes, rebocos inacabados, pinturas em partes da parede, telhas metálicas, telhas cerâmicas e mantas aluminizadas, revelam o desejo de melhora da residência e o constante processo de reforma que não se finda, a cada novo problema na infraestrutura da residência há um novo fragmento material para seu conserto.

Quando observamos as construções e reconstruções de moradias populares (irregulares ou não), como o caso da Vila das Casas de Turma no antigo pátio da EFS, paredes são erguidas com restos de madeira, lata, papelão, plásticos e tijolos recolhidos a partir dos resíduos urbano, configurando pedaços de uma etapa construtiva que é carregada de significados e relatos próprios:

A incessante reconstrução com fragmentos de materiais já utilizados, detentores de uma história construtiva própria, constitui a temporalidade dessa outra maneira de construir. Sua “poesia” reside justamente na dimensão aleatória do resultado, sempre inesperado e intermediário. São os acidentes do percurso que constituem a forma de construção (...) (Jacques, 2011, p.25)

Não há projeto arquitetônico preliminar, apenas a invenção cotidiana que aproveita o que está disponível. De tempos em tempos, os pequenos puxadinhos da Vila tendem a utilizar materiais mais duráveis que substituem os mais frágeis, mas a lógica fragmentária nunca desaparece: as casas continuam em evolução permanente, sempre abertas a reparos e ampliações. A própria prática da coleta de materiais nunca acaba, e esses materiais, por vezes, tem suas qualidades subvertidas para contribuir com partes da casa, revelando uma construção sem término previsto, que se mantém no ritmo da vida e das necessidades que emergem (Jacques, 2011).

Os materiais são encontrados em fragmentos heterogêneos; a construção, feita com pedaços encontrados aqui e ali, é forçosamente fragmentada no aspecto formal. À medida que o abrigo vai evoluindo (...) o aspecto fragmentado da construção vai ficando cada vez menos evidente. O último estágio da evolução de um abrigo precário - a casa em alvenaria, sólida já não é formalmente tão fragmentado, muito embora não deixe de ser fragmentário: a casa continua evoluindo. (Jacques, 2011, p.24)

Enquanto Heidegger salienta o habitar poético como essência da existência humana, Jacques apresenta o habitar como prática de sobrevivência e criação, no qual o acaso se transforma constantemente e configura um modo de habitar o território. Ambos autores convergem ao afirmar que habitar é uma questão que está além do ato de ocupar um espaço físico: é atribuir sentido, lidar com o inacabado e construir mundos.

A partir dessas noções, a bricolagem, tal como elaborada por Lévi-Strauss, descreve uma forma de agir que se diferencia da lógica planificada de um projeto. Quando observado, a construção das residências que se apropriaram da estrutura das Casas de Turma da antiga EFS revelam aspectos de bricoleur, ou seja, aquele que trabalha com o que tem à mão, improvisando a partir de um repertório heterogêneo e limitado, mas que, justamente por isso, revela uma potência singular. Seu gesto não se orienta por um projeto totalizante e centralizador, como tradicionalmente é feito, mas pela disponibilidade de materiais já existentes, sempre guiado pelo princípio de que “isso pode servir” (Lévi-Strauss, 1989, p.33). Assim, cada fragmento guarda uma dupla condição: ao mesmo tempo concreta, enraizada em usos prévios, e virtual, aberta a novos arranjos possíveis.

Antes de avançar em direção ao novo, o bricoleur retorna ao estoque de materiais e utensílios, revisitando seu inventário e dialogando com as possibilidades que ele oferece. Seu trabalho torna-se uma escuta das mensagens que os fragmentos trazem do passado e que podem ser rearticuladas no presente (Lévi-Strauss, 1989, p.34 e 35).

Em contraste com o arquiteto, que projeta segundo um plano, o bricoleur constrói por desvios ao contornar os obstáculos produzidos pelo urbanismo. Sua prática é fragmentária e empírica, fruto de processos de improvisação. Jacques (2011, p.24 e 25) observa que a bricolagem arquitetônica se apresenta como uma “arquitetura do acaso”, resultado da fragmentação e recomposição de pedaços provenientes de diferentes origens. O novo nunca repete o antigo: cada configuração nova produz formas inesperadas, diferentes daquelas de onde se extraíram os materiais.

A lógica do fragmento e da bricolagem se aproxima do que Certeau (1998) chama de tática: modos de fazer que não se definem por um “próprio” mas que se insinuam no espaço existente, explorando as brechas e oportunidades (Certeau, 1998, p.92). A bricolagem é, assim, uma prática tática, instável e inventiva com engenhosidade cotidiana.

O abrigo, semelhante a uma colcha de retalhos, é sempre provisório e improvisado, aberto à transformação. Ao reunir Strauss e Jacques, percebe-se que a bricolagem não é apenas uma técnica construtiva, mas uma forma de habitar. Ela articula passado e presente, necessidade e desejo, materialidade e invenção, de modo que seu caráter fragmentário não é um defeito, mas uma potência: aquilo que abre espaço para modos de vida que escapam à lógica totalizante e homogeneizante do projeto arquitetônico ou urbanístico.



6 CARTOGRAFIAR: ACOMPANHAR O MOVIMENTO

Ao falar sobre cartografia há uma tendência a pensá-la enquanto coordenadas, cálculos exatos e friamente objetiva e distante da realidade. Segundo Seemann (2013) existe o risco de ficar preso a ideia de que a cartografia se trata apenas de meridianos e paralelos. A cartografia não é um produto, mas sim um processo de mapeamento que não pode ser reduzida a levantamentos topográficos, geográficos e materiais, podendo ser afetivo, político, estético, poético e moral ao abordar tudo aquilo que é inventado, criado e lembrado através de experiências (Seemann, 2013, p.13).

A observação dos territórios se orientava com a apreensão total deles, para os renascentistas a cartografia só conseguiria ser realizada a partir de um ponto elevado, ou seja, era preciso estar distante do território para conseguir aprendê-lo, de modo com que o cartógrafo deveria ter a visão acima do mundo: “A visão superior representada nessas cartografias refletia uma mentalidade, um desejo dos homens em acessar uma paisagem, em abarcar todo o território através da visão, prática impossibilitada por limitações técnicas” (Lima e Schenk, 2019, p.30). O mapeamento dos territórios avança em sua precisão através de técnicas positivistas, em que a imaginação e os relatos não eram mais as únicas fontes para a cartografia ser realizada (Lima e Schenk, 2019).

Posteriormente, surge um discurso crítico sobre o distanciamento do olhar sob o território. Quando observado com afastamento físico não há participação do observador nos processos que constroem o território vivido, gerando um estudo da superfície que não se relaciona com as singularidades que o compõem (Lima e Schenk, 2019). O positivismo começa a ser questionado e coube à filosofia pensar novas formas de apreender o mundo, Maurice Merleau-Ponty enfatiza por meio da fenomenologia modos de descrever a essência das coisas com a existência delas (Merleau-Ponty, 1999).

Por um longo período, os estudos cartográficos eram entendidos como representações objetivas da realidade, mapeando apenas as características físicas de um território, acreditando que os documentos não teriam ideologias e valores. Essa visão positivista configura a realidade a

partir de termos matemáticos e expressa os objetos mapeados independente do cartógrafo: “Observações e medições sistemáticas forneceriam o único caminho para a verdade cartográfica, tornando a cartografia uma forma inquestionavelmente científica e objetiva de criar conhecimento.”(Seemann, 2013, p.97). De modo com que havia certa confiança e crença na tecnologia e em sua precisão monitoradas por órgãos oficiais junto a normas técnicas (Seemann, 2013).

É na década de 1980 que a perspectiva para a cartografia se movimenta e se modifica. Surgem críticas ao modo dominante e vigente de fazer mapeamentos, abrindo espaço para que a rigidez tecnológica possa andar junto a perspectivas mais humanas. Com essa abordagem, a cartografia é apreendida enquanto fabricação de mundos, deixando de ser um mero desenho de estruturas físicas e sendo visto como um modo de criar realidades, ou seja, o mapa nunca será um processo impessoal, nele se exprimem marcas pessoais daqueles que o criam (Seemann, 2013).

Seja de propósito ou não, mapas sempre criam uma imagem do mundo, e algumas imagens sempre acabam dominando outras. Não devemos “suspeitar” de qualquer mapa, mas colocá-los no seu devido lugar e acreditar mais na realidade do que na sua representação. Afinal de contas, mapas não devem ser pontos finais, mas pontos de partida para pensar, representar e discutir o espaço.(Seemann, 2013, p.101)

Rolnik (2006) aponta para a cartografia como meio de acompanhar os movimentos que colapsam e criam novos mundos, seu processo de produção acontece com a experiência vivida no território e produz, ao mesmo tempo que reconhece um conhecimento coletivo, ou seja, aquele que habita e cria um território é produtor de conhecimento, assim, cartografar é expressar as rupturas que tensionam o território, e para reconhecer essas tensões é necessário estar aberto às dinâmicas que se movimentam ali: “É uma produção de conhecimento que prossegue ao acontecimento, porque parte da necessidade de dar fala e expressão a experiência corporal derivada dos afetos vividos nos encontros com outras pessoas.” (Benet; Merhy e Pla, 2016, p.231, tradução própria)

Deleuze e Guattari (1997) incorporam a cartografia a partir da perspectiva de investigação e reconhecimento de territórios existenciais de modo que haja percepção sobre as produções de subjetividades e sobre a construção de territórios existenciais de acordo com os processos de des-reterritorialização. Enquanto método, a cartografia se apresenta como algo que não é fixo, rígido ou retificado, mas se movimenta entre pontos e interstícios.

Com a cartografia há uma espacialização de percursos, pensamentos e afetos, quanto mais se lê um mapeamento mais este se revela como uma parte do território vivido: “você não apenas “localiza” lugares ou “se orienta”, mas também chega a reconhecer localidades, percursos, lembranças e outras referências à sua vida. Você mesmo está dentro do mapa!” (Seemann, 2013, p.102). É a cartografia que dá a sensibilidade necessária para compreender os movimentos que revelam os processos que compõem o território (Benet; Merhy e Pla, 2016, p.231).

A cartografia é estruturada com o posicionamento ativo entre o território e aquele que o habita (Almeida e Silveira, 2023). Todos os processos para que um mapeamento seja constituído derivam de uma aproximação entre o cartógrafo e o objeto de pesquisa, desde as coletas de informações até o produto final fazem da cartografia um instrumento de reconhecimento, apreensão e construção de um território.

Cartografar é, também, espacializar narrativas dentro do território em que atuam e para que isso seja possível é preciso reconfigurar o território com um processo de participação, escuta e apreensões ativas. Careri (2013), enfatiza a ação de caminhar como uma forma de superposição na realidade e na cartografia, aqui o mundo se transforma num território estético no qual pode-se desenhar por meio dos caminhos percorridos, território este que é um entrelaçamento de sedimentos históricos e geológicos em que o novo é somado. A cartografia torna-se um registro de como a estrutura física do território é refletida sobre o corpo em movimento (2013, p.133). Calvino (1990) e Careri (2013, p.137) disserta sobre a cartografia ser fruto do deslocamento e do movimento dentro de um território percorrido, cartografar estaria relacionado à ideia de narrativa, sendo construída em função de itinerários.

Enquanto instrumento que acompanha o movimento, a cartografia transforma-se em um recurso que pode relatar e abrir espaço para que os processos de desterritorialização e reterritorialização possam acontecer, Rolnik (2006), acredita que o papel social do cartógrafo é “dar língua” as possibilidades de surgimento de novos afetos. O ato de cartografar se estende para além de ser uma representação objetiva, o processo cartográfico se constroi com as subjetividades e afetos reconhecidos durante o percurso, o exercício do cartógrafo é narrar o território a partir do seu habitar: “Dessa forma (...) o mapeamento enquanto um processo e não tem por objetivo seguir métodos e representações geométricas convencionais, mas propor uma cartografia que se constrói na medida em que o vazio é percorrido.”(Almeida e Silveira, 2023, p.309)

6.1 CARTOGRAFIA COMO EXPERIÊNCIA ESPACIAL

Rolnik (2006), enfatiza que diferente da cartografia enquanto mapeamento estático, as cartografias afetivas relevam as movimentações de transformação do espaço, as expressões gráficas que compõem a cartografia acompanham essas dinâmicas simultaneamente ao processo de desenhá-las. O método da cartografia consiste em acompanhar processos, não na representação de objetos estáticos (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009). O cartógrafo deve contribuir para acompanhar as movimentações que transformam o espaço através de expressões que contribuam para revelar as intensidades dos fluxos de afetos do território.

Em contraste com as cartografias tradicionais que pretendem controlar e representar o espaço real, a cartografia de que tratam Jacques (2011), Rolnik (2006) e Kastrup (2009) não buscam uma representação estática. Trata-se de cartografias da experiência: mapas do movimento, dos processos e ações de percorrer e investigar o espaço. Nesse sentido, a cartografia não representa, mas acompanha processos — como uma anamorfose que se deforma no tempo e no espaço de acordo com as intensidades de cada ambiência.

É nesse horizonte que Rolnik (2006, p.65) afirma: “a prática do cartógrafo se relaciona às estratégias do desejo no campo social.” Ou seja, cartografar é acompanhar a formação e a transformação de forças, afetos e sentidos que atravessam o coletivo. A cartografia, como método de pesquisa-intervenção, não se organiza a partir de regras prévias nem de objetivos fixos (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009). Ela é, antes, um método-caminho — metá (reflexão) + hódos (caminho) — em que conhecer e fazer não se separam.

Assim, o cartógrafo utiliza a experiência enquanto saber-fazer: um movimento em que o saber emerge do fazer, e o fazer retroalimenta o saber. O cartógrafo manifesta a análise a partir de estar mergulhado na experiência coletiva e espacial, em que tudo e todos estão implicados, e são afetados ao passo que também afetam as apreensões em campo. Nesse sentido, o método cartográfico torna-se político ao potencializar as resistências e evidenciar as possíveis existências.

O cartógrafo, então, não opera sozinho (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009), pois a individuação nunca se completa apenas no sujeito. É nesse plano coletivo que Guattari propõe a noção de transversalidade, entendida como aumento dos fluxos comunicacionais intra e intergrupos. Cartografar é acompanhar linhas que não se dão apenas vertical ou horizontalmente (hierarquia ou identidade), mas sobretudo transversalmente, expandindo os pontos de contato e intensificando a circulação de sentido.

A transversalidade trata de intervir contra a organização rígida da realidade segundo eixos de dominação e corporativismo, abrindo outros modos de comunicação e reconhecimento. Em consequência, toda pesquisa é intervenção, e o cartógrafo precisa se fazer presente durante o processo: não há sujeito e objeto prévios, mas ambos se constituem na própria relação. Conhecer transforma-se em fazer, ou seja, criar realidades.

Salienta-se que essa criação se dá na dimensão micropolítica: nos processos de subjetivação e em sua relação com o político, o social e o cultural. Nesses termos é que são configurados os contornos da realidade, sempre móveis e em disputa. Para Rolnik (2006, p.11), após a crise dos anos 1960 e 1970, o capitalismo cognitivo se apropriou da potência criativa das subjetividades, transformando-a em combustível de sua máquina de acumulação: “(...) sabemos todos que se trata aí de uma operação perversa, cujo objetivo é o de fazer desta potência o principal combustível de sua insaciável hipermáquina de produção e acumulação de capital.” (Rolnik, 2006, p.18)

A cartografia permite acompanhar os movimentos de desterritorialização e reterritorialização (Deleuze; Guattari, 1997): territórios que se desfazem, perdem sentido, enquanto outros surgem como expressão de novos afetos, para isso, o desejo torna-se um instrumento movente que se compõe em três momentos: a geração de afetos, atração ou repulsa em relação a eles, e formação de territórios. Essa lógica, rizomática, não se organiza em centros ou hierarquias, mas se espalha em linhas de fuga, desvios e encontros.

O princípio do cartógrafo é extramoral: ele não segue valores fixos, mas sim a expansão da vida como único critério (Rolnik, 2006, p.68). Sua regra é simples: nunca perder de vista o limiar entre perigo e potência, discernindo o território em momentos de necessidade, sob forma de alerta. A análise do desejo, nesse sentido, é também esquizoanálise: acompanhar as linhas de fuga sem reduzi-las a representações do ego ou da pessoa, mas reconhecendo-as como forças de transformação coletiva.

Cartografar é trabalhar com afetos, ou seja, a cartografia do afetar e do ser afetado (Rolnik, 2006). Trata-se de acompanhar rupturas de sentido, vazios de território, zonas de desestabilização, vulneráveis e marginalizadas, fazendo deles matéria de expressão. A cartografia, portanto, é ao mesmo tempo método de pesquisa, prática política e exercício de invenção: um modo de habitar o presente, resistindo às capturas homogeneizantes e abrindo brechas para novas formas de se apropriar de um determinado território.

Por acompanhar processos, a metodologia da cartografia é utilizada nesta pesquisa como forma de identificar e reconhecer os afetos apreendidos no território do antigo pátio ferroviário, visibilizando linhas de fuga que permitem outras formas de habitar, vinculando o território às necessidades e desejos emergentes.

Como proposta metodológica, parte de uma concepção de atenção distinta daquela que encontramos na ciência moderna. Em vez de se apoiar na seleção, no recorte prévio do que deve ou não ser considerado relevante, trata-se de praticar uma atenção aberta e suspensa ao “prestar igual atenção a tudo” (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009, p.36). A atenção em suspensão permite captar tanto os elementos que compõem um discurso coerente e facilmente reconhecível, quanto aqueles fragmentos aparentemente desconexos, caóticos e desordenados que habitam os territórios.

Nesse sentido, a ideia de atenção flutuante, originalmente formulada na psicanálise, funciona na pesquisa cartográfica como um dispositivo de desarmar expectativas e de suspender julgamentos prévios. Essa postura evita que a escuta seja capturada apenas pelo já sabido, o que poderia reduzir o campo de observação à repetição do mesmo, bloqueando os elementos outros e a multiplicidade e potencialidade durante o processo em curso.

A atenção do cartógrafo, por sua vez, não é dirigida de maneira voluntária ou programada. Muitas vezes ela é atraída por enunciações de singularidade: “A atenção do cartógrafo é capturada de modo involuntário, quase reflexo, mas não se sabe ainda do que se trata..” (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009, p.43). É esse estado de disponibilidade que possibilita acompanhar processos em vez de apenas representar objetos (Barros; Kastrup, 2009, p.53). Aqui está uma diferença crucial em relação ao paradigma científico moderno, no qual a pesquisa se organiza em etapas sucessivas e separadas (coleta, análise e discussão). Na cartografia, o percurso do processo é contínuo: cada passo traz consigo o anterior e se prolonga no próximo, como no próprio ato de caminhar.

O território cartografado é carregado de historicidade, atravessado por camadas e pulsações que se atualizam no presente e projetam possíveis desdobramentos. Trata-se de captar a processualidade das formas de subjetivação, não de registrar seus produtos. Por isso, a cartografia deve ser praticada, reinventada no encontro com um campo específico, respondendo às forças, tensões e singularidades que nele se atualizam.

Nesse horizonte, o cartógrafo não é um observador externo. Ele está presente dentro do território que habita, seu corpo torna-se instrumento de apreensão dos afetos reconhecidos no território, assim ele se articula com os diferentes fragmentos da cena, prolongando-se como extensão do território (Pozzana, 2016, p.47). Conhecer, agir e habitar deixam de ser experiências dissociadas: o cartógrafo participa do processo com toda a sua sensibilidade: pelo olhar, pela escuta, pelos ritmos, odores e afetos que atravessam a experiência (Alvarez; Passos, 2015).

6.2 CARTOGRAFANDO PROCESSOS

Diferente do decalque, que apenas repete e fixa formas, o rizoma se define como mapa: se construindo a partir da experimentação que se conecta ao real. O mapa não reproduz uma estrutura já dada, não imita um inconsciente fechado em si mesmo. Ao contrário, ele o fabrica, abrindo passagens e conectando campos, assim, compondo planos de consistência. Por isso, o mapa é processual: aberto, desmontável, reversível, continuamente modificável (Deleuze; Guattari, 1995, p.21).

Nesse sentido, o rizoma é inseparável da processualidade do mapa e oposto ao decalque. Enquanto o decalque é estático, o mapa é móvel, múltiplo, atravessado por linhas de fuga que o tornam suscetível a infinitas entradas e saídas (Deleuze;Guattari, 1995, p.32).

Ao acompanhar os processos que compõem e transformam o território do antigo pátio ferroviário, foram registradas as processualidades reconhecidas através do caminhar e do cartografar. As microrresistências apreendidas no território foram mapeadas de acordo com as três linhas que compõem a cartografia descritas por Rolnik (2006): A linha dos afetos, a linha da simulação e a linha finita. Ao reconhecer as movimentações que desterritorializam e reterritorializam o espaço ferroviário, apreende-se o emaranhar das linhas descritas por Rolnik (2006).

Rolnik (2006, p.49-51), descreve as três composições que tecem uma cartografia, a primeira é a linha dos afetos: Invisível e inconsciente, ela se manifesta como um fluxo contínuo e ilimitado que nasce sempre “entre” os corpos, através da atração e repulsa que os atravessa. A autora acrescenta que existem fluxos singulares que variam entre as intensidades que emergem de determinada situação: podendo ser rápida, lenta, suave e até mesmo monótona. Trata-se de uma linha que produz vibrações que dão consistência à potência de afetar e de ser afetado.

Ainda, a segunda é a linha da simulação, marcada por um duplo movimento. De um lado, ela conduz os afetos invisíveis e inconscientes rumo à visibilidade e consciência, compondo territórios e formas de expressão, ou seja determina o processo de territorialização. De outro, opera no sentido inverso, quando os territórios constituídos se desfazem e deixam escapar fluxos de afeto, num movimento de desterritorialização: “ O plano que essa segunda linha cria com seu traçado é feito de um estado instável”.(Rolnik, 2006, p.51).

A terceira é a linha dos territórios, diferentemente das anteriores, ela é finita, visível e consciente, a partir dela se organizam diretrizes. No entanto, sua estabilidade é provisória: por mais estruturados que sejam os territórios, sempre haverá afetos que escapam, decretando, mais cedo ou mais tarde, o esgotamento e a transformação desses territórios.(Rolnik, 2006, p.51).

5 A primeira se revela por meio da atração e repulsão dos corpos segundo o afetar e o ser afetado; a segunda se constitui pelo movimento de territorialização e desterritorialização, enquanto a terceira consiste em organizar os territórios afetivos (Rolnik, 2006, p.49-51).

Essas três linhas não se separam, elas coexistem em tensão, compondo um campo dinâmico onde fluxos afetivos, processos de territorialização e desterritorialização se entrelaçam. É nesse entrecruzamento que emergem as microrresistências cotidianas, ou seja, modos singulares de habitar, que se insinuam mesmo nos espaços mais rígidos e normativos, como o território ferroviário. O método cartográfico, nesse sentido, torna-se uma ferramenta para acompanhar esses processos: ele não busca representar um objeto, mas seguir os movimentos dos afetos e afetamentos (Rolnik, 2006, p.231).

O corpo-pesquisadora se dispôs a habitar o antigo pátio ferroviário por meio do caminhar como ferramenta de apreensão: foram realizadas cinco derivas que objetivaram experienciar e investigar as processualidades das linhas de desterritorialização e reterritorialização. Com a experiência espacial foram apreendidos afetos que rompiam a lógica homogeneizante urbana e possibilitaram reconhecer as vulnerabilidades, fragilidades e potencialidades contidas na ambiência. Ao adentrar a territorialidade do antigo pátio, o surgimento de questões conflituosas se manteve presente durante todo o processo de acompanhamento e apreensão das singularidades locais.

O processo de reconhecimento do antigo pátio ferroviário enquanto território preenchido por outros significados paralelos a sua antiga funcionalidade industrial traz questionamentos sobre os meios de produzir uma cidade e como estes geram resíduos que permanecem no território mesmo com diferentes afetos e símbolos cercando-o. As transformações no território também modificam os significados dos edifícios ferroviários, em primeiro momento observam-se as diferentes práticas que se apropriam das antigas construções e acrescentam novos símbolos. As ações dos grupos subalternizados desterritorializam o que antes parecia consolidado, com isso apreende-se o processo de reterritorialização das práticas subalternas, os modos de habitar, os afetos que constroem novas ambiências, os pensamentos, as memórias e as ações que compõem o território.

Careri (2013) reconheceria o antigo pátio ferroviário como uma “cidade difusa” no centro urbano de Bauru, ou seja, espaços que não possuem seus modos de vida reconhecidos, no qual sua existência se afirma perante a subalternização de suas práticas. Diante do que aparenta ser um vazio no centro da malha urbana, o território transforma-se num espaço de encontro, vivência e confluência, nele as experiências acontecem com, e, a partir do outro. Quando Careri (2013, p.159) afirma que: “(...) o vazio não é tão vazio quanto se faz parecer” remete-se a como os territórios já estão plenos de significados, afetos e formas de habitar, assim, o antigo pátio ferroviário possui sua própria estrutura

após os processos de des-reterritorialização terem se iniciado, ali a vivência ganha novas formas, podendo se movimentar e se transformar de acordo com os desejos que emergem no território.

Antes de adentrar o território do antigo pátio ferroviário não há imaginação capaz de prever o que será encontrado, a primeira vista sempre haverá um lugar especial guardado na lembrança e de certo modo, até mesmo estarecedor. A grama e o chão de terra estavam pálidos devido a ausência de chuva, mais adiante o verde da massa vegetativa das árvores contrastava com a cor cinza dos rebocos feitos nas aberturas das paredes da antiga estação sorocabana. Os percursos marcados no chão indicam pistas do seu uso diário, as marcas, pixos e desenhos nas paredes mostram diferentes expressões, telhas quebradas, fragmentos de tijolos, coberturas de zinco, pés de plantas, restos de materiais de construção, roupas e sapatos por entre os caminhos, tudo revela movimento, um constante movimento que não pára um minuto, tudo se transforma enquanto as práticas emergem.

Quando se avista os fragmentos de usos e práticas por entre as ambiências do antigo pátio ferroviário, reconhece-se que há grupos ou indivíduos que habitam o território de modo ativo e sensível. Todos os encontros com os grupos que vivenciam e experimentam o antigo pátio foram únicos e singulares, a cada novo encontro uma nova informação era concedida, uma nova ameaça ou risco de expulsão eram relatados por eles, e quando não, pessoas que não habitavam o espaço reforçavam a “periculosidade” daquele território através de discursos midiáticos. A presença desses indivíduos revela o território como um espaço político, ético e estético ao levantar questões territoriais sobre o que era habitar esse espaço.

Para o corpo-pesquisadora foi particularmente difícil encarar a realidade que se apresentava no território do antigo pátio ferroviário. As primeiras vezes em que foram apreendidos, o território parecia um tanto desolador e sem expectativas, as segundas, terceiras e quartas vezes, o que antes parecia solitário e inóspito, agora se apresentava como um território habitado por possibilidades, singularidades e multiplicidades.

Jacques (2012) aborda a presença dos corpos em espaços urbanos com as corpografias, ou seja, cartografias inscritas no corpo que habita o território, quando os grupos subalternizados são encontrados, eles revelam e denunciam o que a cidade exclui, a presença desses grupos evidência e materializa tudo aquilo que escapa e foge do projeto tradicional, suas micropráticas revelam o território vivido e habitado.

Revisitar as questões encontradas no território junto aos relatos e escritas no decorrer das experiências espaciais do antigo pátio ferroviário é uma maneira de registrar e recordar de cada singularidade, pensamento, afeto e sensibilidade sentidas durante a prática da deriva. Minha primeira escrita se deu após o primeiro contato com o antigo pátio ferroviário, neste caso, a deriva não foi realizada, apenas relata um reconhecimento superficial do que via e sentia, e como o território atravessou o corpo da pesquisadora:

Primeiras impressões

Março de 2024, primeiro final de semana estando em uma cidade estranha, desconhecida e diferente. As quadras são distantes, tudo parece estar de um a quatro quilômetros de distância, não pareceu ser uma cidade caminhável. Muitas vias e avenidas compõem o tecido urbano, mas poucos parques e praças. O clima quente do interior paulista me é familiar, o dia amanheceu e por volta das 10h eu e minha mãe fomos em direção ao antigo pátio ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana - pedimos um uber por não conhecer o caminho.

O motorista do carro nos deixou em frente a Estação ferroviária da NOB, uma grande estrutura art deco no centro da cidade, pixos, janelas quebradas, portas enferrujadas, cobertas e vestígios de pessoas em situação de rua foram se somando enquanto andávamos até uma abertura para o antigo pátio.

Quando nos aproximamos do antigo galpão da EFS, em estado de ruína, juntamente com a vegetação alta e incontrolável, comecei a me questionar o quanto seria complicado adentrar e reconhecer aquela área. Apesar de costumar romantizar espaços em ruínas com pátinas aparentes e marcações de diferentes temporalidades, ali não conseguia ver beleza nesse primeiro momento, e por vezes se torna difícil se apaixonar pelo esquecido, o oculto, o vulnerável, tudo aquilo que se esconde e reverbera no esquecimento da cidade. Me decepcionei no primeiro contato que tive com meu objeto de pesquisa, não parecia ser receptivo a novos contatos pois este espaço já pertencia a outros grupos, e por sua vez, a subalternização desses indivíduos forçava-os a evidenciar seu território a partir de gestos hostis, como quem diz “esse lugar já é nosso”.

Somado a isso, haviam pequenas habitações irregulares que se consolidaram a partir das antigas casas de turma, se entrelaçando e ganhando espaço conforme foram construídas. Descemos uma escada estreita que levava a essas casas, notei um painel de eletricidade muito antigo e aparentemente adaptado às mudanças e necessidades atuais, tinha cor de ferrugem mas ainda funcionava. Mais a frente havia dois senhores sentados em frente a uma das casas, eu e minha mãe nos apresentamos e explicamos o motivo da nossa presença ali, num ato de deslize eu perguntei a eles como era morar num espaço ferroviário da EFS, no mesmo instante um dos senhores me corrigiu dizendo : “ não existe mais a companhia sorocabana, aqui é a avenida Pedro de Toledo, moramos nela”, me atentei a como as pessoas ali pareciam não se conectar ao passado, este já tinha acontecido, o presente era tudo o que importava, as mudanças e transformações feitas por essas pessoas era o que realmente permanecia.

Antes de continuar a caminhar, perguntei sobre a relação com as ruínas e os habitantes dela, os dois senhores me disseram que a convivência com os marginalizados era tranquila, todos se respeitavam ali, não havia conflitos entre os vizinhos. Me aproximei do antigo galpão, notei que uma de suas paredes tinha intervenção de outra construção, no momento não entendi do que poderia se tratar, as aberturas estavam todas fechadas com alvenaria, havia pixos pintados na parte de baixo do galpão, o telhado estava em completa ruína, uma parte estava caída e queimada, enquanto um grande buraco se anunciava em meio a estrutura. Do outro lado havia muito mato, fiquei com receio e não me aproximei para ver a outra face do galpão. Eu e minha mãe subimos uma rampa de terra que dava acesso a avenida, dali notamos um grande movimento de pessoas fragilizadas e marginalizadas, travestis, homens e mulheres muito magros com vestes simples e em sua maioria usando chinelos, seus passos eram apressados como de quem não pudesse ter o privilégio de parar e observar, como eu estava fazendo, eles se movimentavam com certa brutalidade, os pés fincados no chão a cada passada. Me questionei sobre o direito de existir, que para essas pessoas parecia algo distante de se realizar, eles projetavam seus caminhos por entre o mato alto, se camuflavam por entre a vegetação, iam e vinham de forma veloz, havia medo em seus movimentos.

Fomos embora, em direção a feira que acontecia ali perto, no centro. As dinâmicas se modificaram, por causa da feira havia uma grande quantidade de pessoas com sacolas e comidas típicas. Decidi comprar verduras e pastel.

Sabe-se que em meio às muitas disciplinas, artigos, trabalhos acadêmicos, eventos e congressos, o primeiro ano referente ao mestrado mostra-se bem mais teórico do que prático. Devido a isso, a primeira deriva só foi realizada no mês de Agosto, quando o corpo-pesquisadora obteve um curto período para adentrar no território e dessa vez investigá-lo de modo atento e flutuante, movimentando-se com o território e notando seu ritmo e as práticas que o habitam.

31.08.2024

Primeira deriva

Agosto de 2024 - convidei um, até então, amigo para caminhar junto a mim, expliquei brevemente o porquê minha pesquisa necessitava da caminhada, ele foi mesmo sem entender direito. Seu nome é Pedro, cirurgião-dentista formado a pouco tempo, confessou não entender nada sobre arquitetura, mas achou interessante os procedimentos metodológicos da minha pesquisa. Apesar de sempre residir na cidade, Pedro nunca tinha de fato andado por entre as territorialidades do pátio ferroviário de Bauru, mas contou que tinha um tio-avô que trabalhou como ferroviário, e que sua mãe e tia costumavam andar próximo aos trilhos da companhia paulista. Essas conexões se perderam a partir do momento em que a ferrovia perdeu sua funcionalidade.

Ele me contou que sempre viu a pequena escada que dava acesso a Vila das Casas de Turma da EFS, e nunca achou que desceria para olhar mais de perto os abrigos. Me disse também sobre o discurso pejorativo que envolvia todo e qualquer acontecimento no antigo espaço ferroviário, comecei a entender o motivo dele nunca ter andado por ali e da antiga conexão com a ferrovia ter perdido o sentido para seus familiares.

Combinamos de nos encontrar após as 14h de um sábado, próximo ao Museu Histórico de Bauru. Perto dali tinha uma pequena brecha que dava acesso a linha férrea, achei que seria um bom local para começar.

Quando cheguei no museu, o Pedro já estava ali em frente me esperando. Tentamos entrar pelo acesso atrás do Museu, porém fomos impedidos pelos funcionários que disseram não poder deixar que adentrassemos a linha férrea por motivos de ser considerada perigosa por conter ‘bocas de fumo’ e ‘noias’ que poderiam nos confrontar. (Essas duas expressões para se referir a pessoas em situação de vulnerabilidade vão ser muito comuns durante a imersão no território ferroviário). Agradei pelo aviso, e continuamos a caminhar, mas agora dando a volta no quarteirão até encontrar uma possível abertura que possibilitasse nossa entrada.

Havia uma abertura para a frente de um edifício da FEPASA num pequeno pátio com rua de blocos de pedra - paralelepípedos - o cheiro de urina e fezes tomava conta do espaço, tirei uma foto e seguimos andando. O espaço se abria para a linha férrea da antiga companhia paulista, pequenos canteiros eram cultivados com flores, folhagens e cactos entre as casas de madeira e alvenaria e a antiga ferrovia. Ao chegar mais perto do canteiro, vimos que os cactos tinham olhos e sorrisos desenhados com caneta preta, achamos engraçado a intervenção feita.

Figura 26: Complexo FEPASA



Fonte: autora, 2024.

Continuamos a caminhar pela linha férrea, meu objetivo era chegar até as habitações das casas de turma da antiga companhia sorocabana. Chegamos na estação da NOB, em que preservam vagões das antigas companhias ferroviárias, não adentramos por causa da vigilância do museu, seguimos paralelamente as grades que separam os vagões preservados dos vagões que estão próximos à linha férrea, em ruínas. Tive vontade de subir nos vagões enferrujados, mas me contive por estar com uma pessoa que não conhecia os métodos da caminhada como apreensão. Tirei algumas fotos, a vegetação estava baixa mas emergia e se espalhava incontrolavelmente por entre os vagões de carga.

Figura 27: Vagões abandonados.



Fonte: autora, 2024.

Seguimos a linha ferroviária até o momento em que ela se desvia do galpão/estação da EFS. Ali, próximo a antiga estação sorocabana notamos uma movimentação de pessoas andando de um lado para o outro, indo e vindo, às vezes parando e fumando - cigarro e crack - perto das paredes da estação. Em uma das laterais da estação, que fica de costas para a rua, há um grande volume de vegetação e árvores, as pessoas que caminham e habitam as ruínas aparecem e somem por entre elas. Não me aproximei tanto dessa área, não queria invadir o local dessas pessoas.

Figura 28: Estação da antiga EFS.



Fonte: autora, 2024.

Seguimos em frente, colada a uma das paredes da estação há ruínas de um antigo galpão de uma empresa, só restou a parede que está geminada a parede do galpão da EFS e as fundações com o contrapi-so, que agora, está repleto de gramíneas. O pátio ferroviário fica num nível abaixo da cota da rua pedro de toledo, devido às árvores que crescem rente ao muro de arrimo, a rua não é visível, só escuta-se o ruído dos automóveis que passam por ela.

Caminhando, fomos em direção às habitações que pareciam pequenas improvisações que se originaram das casas de turma da EFS. As apropriações são núcleos residências familiares em que crianças brincam na garagem de algumas casas, varais com roupas são es-tendidas, idosos sentam em frente às casas para conversar, trabalha-dores passam o tempo de almoço entre as sombras das árvores dali, hortas e cultivos de plantas são semeados e colhidos, carros saem de suas respectivas garagens traçando um caminho no chão de terra, e, não menos importante habitantes reforçam suas práticas cotidianas.

Figura 29: Vila das Casas de Turma.



Fonte: autora, 2024.

Um carro passa por nós avisando que não há saída depois da última casa, contamos que estamos andando para conhecer o lugar e íamos até a horta, agradecemos pelo aviso. Pouco a frente da horta cercada, há presença de vegetação ruderal alta, e em meio a ela, um antigo vagão está tombado, sendo “sustentado” pelo tronco de uma árvore, invadido por gramas e trepadeiras. Me pergunto o que o antigo vagão faz ali, mesmo depois da retirada dos trilhos da EFS.

Retornamos em direção a pequena escada que dá acesso a avenida Pedro de Toledo, os degraus são irregulares, alguns mais altos e outros mais baixos, alguns estreitos e outros mais largos. Me questiono sobre essa escada, existia antes dessa apropriação? Era para acessar com mais facilidade as Casas de Turma da EFS? Quem andou por ali?

Na av. Pedro de Toledo, o movimento acelerado dos carros faz um contraponto ao movimento lento do pátio ferroviário da Sorocabana. O tempo passa mais rápido na avenida, o foco pertencente ao caminhar atento se perde por entre as propagandas e ruídos do centro da cidade. Decidimos voltar para a praça, ao chegar lá sentamos num banco e notamos a quantidade de pessoas em situação de rua, vulneráveis e marginalizadas, assim como o centro, que parecia se esgotar a cada passo que dávamos, lojas vazias, movimentos limitados, apenas ruídos do que um dia foi um centro dinâmico.

Assim que sentamos, ofereci ao Pedro algumas carolinas que tinha comprado antes de começar a deriva, ele recusou apontando que não estava com fome. Alguns minutos depois, uma senhora se aproximou do nosso banco e parecia levemente desesperada. Ela contou que uma amiga estava passando mal por ter ingerido muita bebida alcoólica, ela precisava de algo doce e perguntou se não podíamos comprar algo. Eu ofereci a caixinha com carolinas, num ato espantoso ela celebrou, falei que poderia pegar todas se quisesse, mas ela se conteve em pegar apenas 2. Comecei a perceber que minha pesquisa giraria em torno de situações como aquela. Ela agradeceu e nos abençoou, agradei de volta, e percebi que sempre que possível carregar algum alimento pode abrir portas para diálogos, e estes seriam de muita valia para mim.

Ao terminar a deriva, as ideias e questionamentos surgiram e se começa a rascunhar as cartografias segundo as linhas descritas por Rolnik (2006), dividindo-as entre linha dos afetos, linha da simulação e linha dos territórios, e separando a cartografia em três momentos distintos para conseguir reconhecer suas multiplicidades de forma mais efetiva, sendo elas a cartografia de verbo, afeto e imagem. Resumidamente, a linhas dos afetos é ilimitada e com fluxo contínuo, nascendo entre os atravessamentos no território e no corpo que produz vibrações e dão consistência ao afetar e ser afetado, enquanto a linha da simulação compõem os processos de territorialização e desterritorialização, e a linha dos territórios é finita e consciente, ou seja, nela se organizam as diretrizes e apesar de sua estabilidade há sempre afetos que escapam e transformam o território.

A base de todas as cartografias é o que Rolnik (2006) descreve por ser a linha dos territórios, organizando o antigo pátio ferroviário e o mantendo estável mas não fechado. Sob essa linha, traça-se o percurso feito em cada uma das derivas realizadas a fim de mostrar o caminho feito pelo corpo-pesquisadora. Com o caminho traçado na cor preta, se começa a rascunhar as palavras que vieram em pensamento, transformando essas palavras ou expressões em verbos de ação para emular o movimento, os contrastes e a potência encontrada ao ser atravessada pelo espaço e por suas dinâmicas. A Figura 30 expressa os verbos que movimentam e criam o território, a apreensão e reconhecimento dessas palavras se deu durante a deriva do dia 31 de agosto de 2024, no qual observou-se o esvaziamento do centro da cidade ao se aproximar do antigo pátio, os desvios e movimentos que ocorrem lentamente num ritmo diferente do ritmo do comércio presente no centro urbano, os conflitos e limites que se apresentavam no território e o reconhecimento de um habitar outro que revelava e denunciava um projeto urbano excludente.

Figura 30: Cartografias de Verbo, Afeto e Imagem.



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A cartografia de imagens espacializa a linha do território, as fotografias tiradas durante a experiência espacial auxilia a revisitar o território a partir do olhar do corpo-pesquisadora, tornando a prática da deriva em uma experiência imersiva que conta a narrativa de um caminho feito, e por entre o percurso foram somando-se imagens que se sobrepuseram na memória e durante a ação do caminhar. Quando se fotografa algo nunca é apenas o que aparece na fotografia, se registra um momento em que se apreende com o local, ou seja, a foto dos trilhos não se condicionam apenas ao objeto mas o que aquilo revela sobre o território, e neste caso o processo de desmonte dos trilhos é também parte do processo de desterritorialização do antigo pátio, bem como a vegetação crescendo espontaneamente revela como o movimento e as transformações ganham espaço nos interstícios urbanos, ou, ainda, como as construções ferroviárias tornam-se refúgio, abrigo e palco para os grupos subalternizados que os habitam.

Enquanto a cartografia de afetos relaciona-se às linhas dos afetos, no qual Rolnik (2006) descreve por ser aquela que produz vibrações e dá consistência aos processos de afetar e ser afetado. Ao reconhecer o território adentrando-o, este também atravessa o corpo-pesquisadora, e neste encontro é produzido reverberações desviantes que adentram o território existencial criado pelos indivíduos que vivenciam-no cotidianamente e atribuem significados e afetos ao des-reterritorializar aquela área. Nesta cartografia reconhece-se pontos em que o habitar torna-se mais evidente, ali os grupos subalternizados apropriam-se das antigas construções ferroviárias transformando-as em residências, abrigos ou pontos de encontro, suas práticas cotidianas são significativas para a transformação do território e essenciais para os processos de des-reterritorialização do antigo pátio e seus edifícios. Por ser o primeiro contato com o território, o corpo-pesquisadora ainda não se abriu completamente nessa primeira expressão cartográfica, o que torna o processo mais interessante por ser descoberto à medida em que se adentra ao território.

A segunda experiência espacial foi realizada durante o período de férias escolares, no mês de dezembro de 2024, ao adentrar o antigo pátio ferroviário nota-se diferentes impactos: a grama verde estava mais radiante, o dia parecia mais claro e a combinação desses dois fatores em conjunto com plantas florescendo transformou o território e incitou a curiosidade necessária para atravessá-lo. O que se iniciou com um tom aventureiro de quem investiga e procura encontrar novas situações, foi se encaminhando para a descoberta de um território político, para além de seus aspectos estéticos.

21.12.2024

Segunda deriva

Dezembro de 2024, o semestre já tinha acabado, meus pais vieram até a cidade e decidi que iria numa deriva junto com minha mãe. Era um sábado, saímos de casa e chegamos a uma das brechas do pátio ferroviário às 9h da manhã, estava quente mas o sol ainda não estava tão forte, fomos caminhando, registrei algumas fotos, encontramos algumas pessoas, a maioria, vulnerabilizadas e ágeis em seu andar.

Passamos pelo antigo edifício da FEPASA, continuava com cheiro de urina e fezes, gramas cresciam por entre os paralelepípedos do chão, notamos que a vegetação parecia mais alta do que da última vez que caminhamos pelo local. Próximo a algumas casas, as plantas floresceram, a paisagem industrial ganhou novos tons de cores. Minha mãe teve vontade de pegar algumas mudas, mas decidiu não fazê-lo por receio de alguém ver e começar uma discussão. (Porque sempre achamos que estamos sendo observados?). Pensei em como isso refletia parte dos conflitos que aconteciam ali, o receio de ser vigiado, como se o habitar ali devesse ser invisível, contudo ao passo em que os desejos ganham forças para se materializar, as apropriações, as habitações, os caminhantes, os cultivos começaram a emergir no cotidiano em meio as funcionalidades e lógicas homogêneas do centro urbano. Inevitavelmente, o desvio sempre acontecerá, e este apontará para outras dinâmicas que acontecem como táticas de escape às diretrizes do urbanismo moderno.

Apesar de não pegar mudas de flores, minha mãe insistiu para tirar foto delas. O jardim estava bem cuidado, provavelmente os moradores das casas de madeira e alvenaria mantinham hábitos de cultivo naquele local. Achei interessante pensar em como eles modificaram o território.

Figura 31: Cultivos no pátio ferroviário.



Fonte: autora, 2024.

Caminhamos até a estação art deco da NOB, passamos por galpões em ruínas, por uma quadra de beach tennis - aqui me perguntei o motivo de haver tamanha discrepância e falta de sentido na demolição de um antigo galpão para a construção de um espaço lotado de areia e uma rede - e também avistamos grupos subalternizados com homens, mulheres e travestis que andavam na linha férrea.

Ao chegar em frente as grades que dividem o museu ferroviário da estação ferroviária da NOB dos outros territórios do pátio ferroviário, avistamos um segurança que pareceu estar preocupado com duas mulheres estarem andando por entre os trilhos - expliquei sobre minha pesquisa e a metodologia utilizada para reconhecer esses espaços - ele reforçou a necessidade de andar acompanhada a uma figura masculina, pois contou que ali existiam muitas pessoas má intencionadas. O discurso deixou minha mãe frenética, enquanto eu já estava acostumada a ouvi-lo sair de diferentes bocas, e ainda assim, às vezes me percebo assustada com algumas situações.

Adentramos o espaço ali para continuar a conversa com o guarda do museu ferroviário. Quando demos sinal de ir embora, ele nos disse que não poderia deixar que voltássemos pelo caminho que chegamos até ali - devido ao risco de desabamento da estrutura da estação arc decò - ele abriu um portão que ficava entre o museu e a estação, agradecemos e saímos direto para av. Pedro de Toledo.

Comecei a pensar que seria mais difícil adentrar o território da antiga EFS chegando de fora, enquanto estávamos por entre os trilhos, poderíamos ser vistas como indivíduos que estão indo ou voltando de algum local, mas entrar pela grande abertura existente entre as estações chama a atenção e provoca alerta nos grupos que margeiam a estação de tijolos aparentes.

A partir desse ponto algumas situações colaboraram para o afastamento do corpo-pesquisadora.

Precisava chegar o mais próximo possível da antiga estação para coletar fotos com mais detalhes. Enquanto chegávamos perto ouvimos ruídos e vozes vindas da direção da massa arbórea que fica próxima a antiga estação - diga-se de passagem que as árvores invasoras parecem cumprir sua “função” ao esconder aqueles que necessitam de discrição para permanecerem neste lugar, apropriando-se dele. - Terminei de tirar as fotos e fomos em direção a Vila das Casas de Turma.

Ao aproximarmo-nos do percurso marcado no chão de terra, notamos que não conseguiríamos passar pelo caminho por causa da vegetação ruderal que cresceu descontroladamente e nos impedia de ver se o caminho estava aberto ou parcialmente fechado pelas trepadeiras. Neste instante, ouvimos uma voz masculina “OW OW” e neste momento, eu e minha mãe - completas estranhas que adentraram um território - ficamos encurraladas.

Paramos no meio do caminho, em uma ponta, próximo a estação, Felipe nos chamava, fizemos o mais correto: fomos ao encontro dele. Gostaria de mentir, dizendo que não senti medo, mas me senti acuada como um gato que de repente invade uma casa estranha e não sabe como sair de lá. Felipe nos abraçou e questionou “Nunca vi gente bonita andando por aqui, quem são vocês?” explicamos quem nós éramos, falamos sobre a pesquisa e deixamos bem claro que não éramos de nenhum órgão público ou privado - que poderia ameaçar a presença dele e de seus companheiros - Felipe disse que podíamos ficar ali e que ele poderia apresentar o local todo para nós, ele estava levemente alterado pelo uso de entorpecentes. Em uma das mão havia palha de aço e papel alumínio enrolados como um cigarro, na outra mão pequenas pedras de crack eram visíveis.

Figura 32: Entorpecentes.



Fonte: autora, 2024.

Ele insistia para que ficássemos ali enquanto acendia seu “cigarro de crack” com um isqueiro que havia retirado de seu bolso da bermuda. Em toda oportunidade ele tentava nos abraçar, nervosa ao vê-lo coagir minha mãe com um abraço, eu digo “ela tem marido moço, pelo amor de deus”, ele sorri e diz respeitar, afastando-se levemente dela.

Decido que seria um bom momento para distraí-lo, conversando com ele, perguntando sobre ele e mostrando meu caderno de anotações, com desenhos. Ele se interessa e me diz “me desenha aí”, eu digo que não sou boa desenhando figuras humanas, mas que poderia tirar uma foto dele e desenhá-lo quando chegasse em casa. Ele concorda.

Pego meu celular de dentro da bolsa e tiro algumas fotos do Felipe, mostro a ele, ele diz que seu rosto ficou torto, que não gostou, e minha mãe diz que no desenho eu conseguiria consertar isso. Começamos a andar em direção ao lugar que entramos, ele nos acompanha, tal qual um anfitrião acompanharia a visita indesejada à porta. Como despedida ele nos questiona se temos algo pra ele, eu havia levado alguns mini salgados na bolsa, entrego a ele e agradeço pela conversa.

Seguimos em frente, desnorteadas...

Depois desse dia, não o encontrei mais, porém também não me aproximei tanto da estação quanto nesse dia. Limites são necessários, e há lugares em que o corpo-pesquisadora não deve se atrever a andar. Aprendi uma lição importante, não adentrar um território que não me pertence, e quando necessário pedir permissão antes de fazê-lo.

Decidimos voltar ao centro. Fomos embora.

Figura 33: Entrada para o pátio ferroviário.



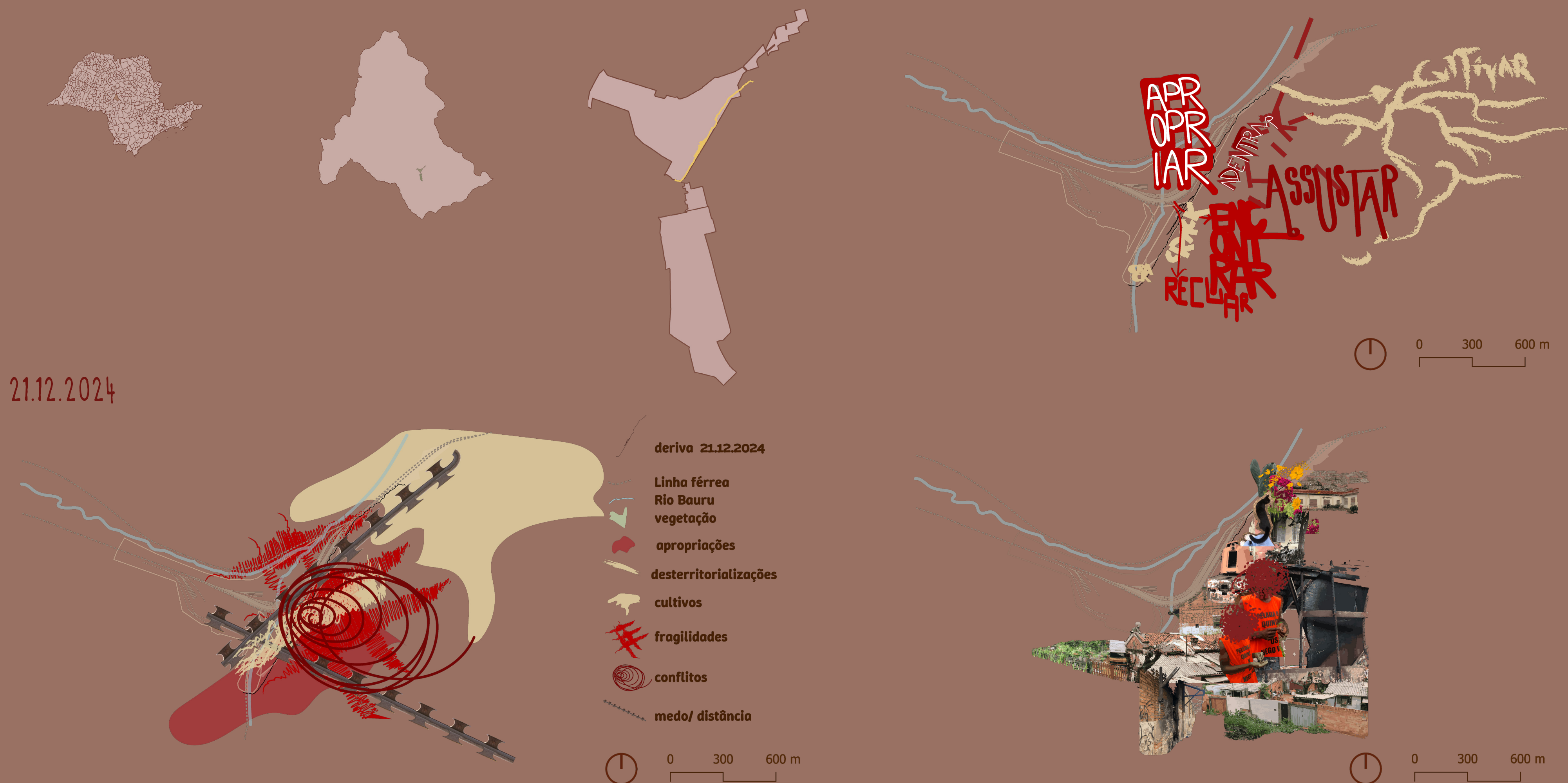
Fonte: autora, 2024.

De fato, a segunda deriva realizada possibilitou o encontro com Felipe (um dos indivíduos pertencentes ao grupo subalternizado), encarando uma realidade que margeia e habita o território do pátio ferroviário. Aqui o território se torna um espaço de disputa política: discursos midiáticos afirmam os perigos que rondam a antiga estação ferroviária, colocando os indivíduos como responsáveis pela depredação do patrimônio, em realidade, o que se observa é um território apropriado por eles através de processos de desterritorialização, os grupos atuam ao construir novos significados e afetos sob os antigos edifícios ferroviários.

O antigo pátio ferroviário agora se abre para outras formas de habitar, para novas práticas e novas sensibilidades. A presença dos grupos subalternizados reforça o projeto urbano excludente de Bauru, é dentro da lógica capitalista que esses corpos emergem, sendo produtos de um sistema econômico e político que gera vulnerabilidades sociais. Quando, enfim, os grupos subalternizados encontram um território para se abrigar, cria-se uma narrativa para questionar e excluir sua existência na cidade, rejeitando-os por meio de projetos urbanos que não os consideram. É importante visibilizar a existência desses grupos, com suas microrresistências compondo uma cidade excludente, que aponta para criação de políticas públicas de inclusão social para uma cidade da multiplicidade, heterogeneidade e diversidade.

A cartografia de verbos da segunda deriva realizada evidenciou questões sociais e políticas sobre como o antigo pátio era habitado e quem compunha essas outras formas de habitar, foi nesse momento que as questões sobre o território afetaram de forma mais evidente todo o processo de apreensão e reconhecimento do objeto de pesquisa. A Figura 34 é um compilado de palavras e verbos de ação que foram encontrados ao longo do percurso realizado pelo corpo-pesquisadora. Adentrar, encontrar e recuar são as ações mais presentes durante a deriva, aqui todas as ações e práticas criadas e relacionadas aos indivíduos pertencentes aos grupos subalternizados vibram e tensionam a realidade do território. O corpo-pesquisadora foi levado a encarar tudo o que o projeto urbano exclui e se ausenta de intermediar ou resolver, as tensões entre enxergar o território como um abrigo para os afetos e novos significados criados pelos grupos que o habitam e enxergá-lo enquanto ausência de políticas públicas que sustentem e auxiliem a permanência desses grupos gerando conflito ético, estético e político para além das questões simbólicas e afetivas.

Figura 34: Cartografias de Verbo, Afeto e Imagem.



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Durante essa experiência espacial surgiram questionamentos que paralisaram a pesquisa. Ora, como iria defender a apropriação de um território se nele os grupos subalternizados não tinham acesso ao básico para habitar aquele espaço? É nesse momento que começo a reconhecer o território do antigo pátio ferroviário como espaço de resistência para esses grupos, aqui o que se coloca em jogo é a própria existência desses indivíduos, e como essa existência é incômoda e invisibilizada pela cidade. Um plano urbano que não considera essas vivências e tenta apagá-las não é um planejamento que engloba a todos na cidade, mas exclui determinados grupos por suas características improdutivas.

A cartografia de imagem é composta pela linha de simulação e pela linha de território, enquanto uma se compõe pelos processos de territorialização e desterritorialização, a outra se organiza a partir das diretrizes existentes no território. A linha do território é expressada como base da cartografia no qual se espacializa os processos de des-reterritorialização, nesta expressão cartográfica tudo gira em torno do Felipe, por representar parte dos indivíduos dos grupos subalternizados. Seus corpos tornam-se organismos que modificam e transformam o território, suas necessidades simbólico-afetivas e materiais emergem e produzem sua reterritorialização.

A expressão cartográfica abaixo (Figura 33) se conecta a linha dos afetos (Rolnik, 2006), ou seja, as linhas que tensionam o território através da relação entre os indivíduos que o habitam. Ao adentrar o antigo pátio ferroviário e percorrê-lo, as ambiências que mais se tencionaram e evidenciaram suas potencialidades foram reconhecidas ao encontrar os indivíduos dos grupos subalternizados que denunciavam através de seu modo de habitar as suas necessidades e desejos. O momento do encontro reverberou em muitos afetos distintos: medo, curiosidade, espanto, conflitos e dúvidas, o corpo-pesquisadora também foi tensionado, e este tensionamento de ideias, confusões e medos é que levaram-no a reconhecer as práticas cotidianas desse território e a importância da existência delas. Essa expressão cartográfica sangra, ela irrompe o território e transborda ao evidenciar as cicatrizes e marcas dos processos de des-reterritorialização. Ao vivenciar o território caminhando e encontrando seus habitantes, apreende-se as lutas e resistências pelos quais os grupos subalternizados enfrentam diariamente. Seu habitar é simbólico e político ao tencionar e reaver o território para abrigar suas atividades e movimentos.

A terceira deriva foi uma rota de fuga, depois do encontro com Felipe a pesquisadora se sentiu perdida sobre qual rumo deveria seguir a pesquisa. Tomou-se a decisão errada. Desviou-se do antigo pátio ferroviário, mas continuou a seguir a linha férrea da EFS, levando a outro território, e de certo modo, era uma continuação, embora fragmentada, das vivências do antigo pátio ferroviário. Ali reverbera discursos sobre a depredação das linhas férreas e como as plantas e árvores cobriam e avançavam sobre os trilhos, também era possível visualizar casas com tipologias semelhantes às construções ferroviárias e seus habitantes também transformaram e modificaram os aspectos originais das residências. A frente, no lugar que seria a calçada, por não ser concretada, habitam-se inúmeras plantas cultivadas pelos moradores da rua sorocabana. Esse momento da pesquisa ajudou o corpo-pesquisadora a respirar, trazendo-a para o presente, vivenciando o território à medida que o descobria.

12.04.2025

Terceira deriva

Fiquei um determinado tempo sem ir ao antigo pátio ferroviário. Me senti presa a conflitos muito maiores que minha pesquisa. Não sabia como prosseguir, e é nesse contexto que a Rua Sorocabana aparece para mim: uma linha de fuga.

Chamei o Pedro e perguntei se ele poderia fazer essa deriva junto a mim novamente. Ele concordou - agora não se tratava mais de um amigo, era meu namorado - e com isso não tinha muitas escolhas a não ser aceitar.

Fizemos a deriva na parte da tarde, das 14h às 16h. Começamos a caminhada na Vila das Casas de Turma, era um sábado, mas não havia movimento dos habitantes das residências. Então fomos em direção a Rua Sorocabana.

Para chegar até ela, é necessário atravessar a avenida e seguir reto, passamos por casas antigas, algumas se assemelhavam com a tipologia de casas de ferroviários, por entre o bairro, havia bastante movimentação de crianças brincando na rua, vizinhos conversando e andando pelas calçadas, veículos saindo das garagens ou estacionando em frente às casas.

Se assemelhava à dinâmica de bairros de cidades de pequeno porte. Me senti em casa.

Fui andando e conversando com o Pedro, ele vestia uma camisa do São Paulo e bermudas, o dia estava quente. O objetivo dessa deriva era encontrar e seguir o mesmo caminho dos trilhos da antiga EFS.

O Pedro gostou do bairro e das casinhas, comentou que a um certo tempo o avô dele morava em uma casa parecida com as que se anunciavam enquanto caminhávamos.

As ruas que cruzavam o bairro terminaram em um único ponto: desembocavam e tornavam-se ruas sem saídas por causa dos trilhos antigos. Seguimos uma dessas ruas com o intuito de encontrar e ver a ferrovia.

Chegamos à rua sorocabana.

Paralelamente aos trilhos, a rua sorocabana traçava seu percurso. De um lado havia casas, fábricas, terreiro de umbanda, ruínas de antigas residências, enquanto do outro lado da rua haviam os trilhos - numa cota de nível abaixo ao da rua - a calçada que passava em paralelo a rua e a linha férrea era o espaço de cultivo dos moradores locais: em toda a extensão do que era para ser uma calçada, agora é uma espécie de horta ou jardim.

Notamos a delicadeza das pessoas que habitam e demarcam seus territórios a partir do cultivo de uma determinada espécie. Havia pés de fruta, flores e folhagens. Ali, o tempo parecia se curvar a velocidade das plantas, lento, devagar e calmo.

A temperatura nessa rua estava amena devido a grande quantidade de vegetação, tanto aquelas que são cultivadas quanto as que são originárias.

Cada um dos espaços de terra presentes no espaço inacabado da calçada é uma brecha para que determinados grupos possam semear, cultivar e cuidar do seu pedacinho de chão.

As expressões cartográficas referentes a terceira deriva foram resultado de uma atenção flutuante que por alguns momentos se fixava em torno dos hábitos produzidos no cotidiano daquela estreita rua. A cartografia de verbo simula os processos desterritorializantes e reterritorializantes através das ações encontradas por entre o território apreendido, os atos de resistir, apropriar, cultivar e habitar são comumente presentes na transformação e criação de um território outro. As ações transbordam as linhas do território, expandindo e emergindo conforme o território é apropriado e habitado, os movimentos cotidianos o movimentam de acordo com os afetos, sensibilidades, desejos e necessidades se anunciam, e com isso a relação entre indivíduos e território se ativa.

Figura 35: Cartografias de Verbo, Imagem e Afeto.



A cartografia de imagem evidencia a linha do território (Figura 34), expressada como base para espacializar os processos de des-reterritorialização. As fotografias tiradas durante a experiência espacial adentram a atenção do corpo-pesquisadora ao reconhecer o território, e, através das imagens coleta-se momentos que traduzem as diferentes dinâmicas que o incorporam. Durante o caminho percorrido avista-se elementos da antiga ferrovia que ainda são presentes no cotidiano, os habitantes se apropriam e ressignificam-os à medida que criam laços e simbolismos. Os fragmentos de diferentes materiais vão se enunciando pelo caminho: pilhas de tijolos, tábuas de madeira, plantas crescendo e sendo cultivadas em espaços que margeiam a antiga linha férrea, pequenos objetos decorando folhagens e galhos de árvore, assim como os grupos subalternizados se apropriaram do antigo pátio ferroviário, os moradores da rua sorocabana atribuíam novas dinâmicas àquele espaço, transformando-o numa extensão de suas casas, costumes e hábitos.

A expressão cartográfica dos afetos relaciona a linha do afeto com a tensão provocada pelos corpos que se relacionam com o território, a atribuição de novos aspectos simbólico-afetivos nas edificações e antigos espaços ferroviários revela como aqueles que habitam o território tendem a criá-lo, modificá-lo ou reinventá-lo para satisfazer suas necessidades e desejos. Ao percorrer o antigo pátio ferroviário e adentrar a rua sorocabana, nota-se a diferença entre as ambiências, ao se distanciar do centro urbano algumas amarras parecem afrouxar, enquanto as práticas cotidianas emergem mais facilmente no território. As apropriações feitas pelos habitantes parece ser aceita sem que haja movimentos de resistência para que tais dinâmicas permaneçam vivas. Os cultivos, reformas e diferentes usos do espaço movimentam o território, transformando-o em uma cidade viva e vivenciada, habitada com inúmeras práticas e culturas.

O corpo-pesquisadora obteve maior facilidade em lidar com as questões apresentadas na rua sorocabana por ela se assemelhar às ruas de cidades de pequeno porte, os afetos que atravessaram eram como memórias de infância, a cada passo dado surgia uma planta conhecida, uma casa semelhante. Pensamentos e lembranças eram resgatados: “Minha mãe me disse que essa planta era venenosa, quando criança tentei comer e levei uma bronca” ou ainda “Minhas tias tinham essa flor no quintal”, e por assim muitas recordações tomavam espaço por entre território em que pisava.

A quarta deriva ocorreu apenas no território da rua sorocabana, foram investigados e apreendidos os processos que afetam e atravessam o local. A deriva começou no Ecoponto da Sorocabana e se estendeu até o final da rua, seguindo uma reta paralela aos trilhos da antiga companhia. Durante a imersão no território foram anotados falas, práticas e cultivos, no decorrer da rua, quando esta se abre para os trilhos, há dinâmicas que reforçam a apropriação do território, o plantar, o semear, o podar e o colher confluem para a subjetivação do território, ali são atribuídos características afetivas que acompanham cada ação dos habitantes.

11.06.2025

Quarta deriva

Durante o período da tarde, eu e Pedro voltamos a Rua Sorocabana, contudo agora a motivação se tratava da realização de um artigo para a disciplina de “Cartografia: tecnopolítica e geopoética” do IAU-USP. Para essa disciplina eu e meu grupo teríamos que caminhar e semear, essa ação construiria vínculos a partir de sua intervenção, o corpo-pesquisador, portanto, torna-se um caminhante ativo na paisagem.

Fora essa motivação, também precisava voltar a esse território para apreender suas intensidades de afeto. Por se tratar de uma rua em um bairro não central, sua desaceleração em comparação com o entorno do pátio ferroviário era evidente. Todos os processos ali aconteciam com calma, sussurrantes, em uma microescala.

O início desta rua é marcado pelo Ecoponto da Sorocabana, ali era possível identificar trapeiros que eu já havia visto próximos à antiga estação da EFS. Pergunto a mim mesma quantas ligações existem entre esses dois pontos urbanos e quantos desvios a locomoção entre eles gera.

Para semear, foi preciso comprar algumas sementes. Coloquei todas elas num pequeno pote de vidro, junto a isso levei uma mini colher de jardinagem vermelha, água e um dispositivo criado por um dos integrantes do meu grupo: Ele chama-se Carlos e seu dispositivo de desenho foi intitulado como “Verticalix”.

Figura 36: Verticalix.



Fonte: autora, 2025.

Por se tratar de uma atividade em que eu teria que semear, desenhar e registrar todo o processo, pedi auxílio do Pedro, que, enquanto eu plantava as sementes foi registrando os processos de cavar a terra, semear, cobrir as sementes e rega-las por meio de fotografias.

O objetivo dessa prática não era que as sementes germinassem, mas sim que houvesse a possibilidade dela brotar ou não, e independente do resultado o acompanhamento do processo é que nos interessava.

Após semear todas as pequenas sementes e registrar outras questões de ordem social, histórica e cultural no Verticalix, eu e o Pedro decidimos seguir em frente, voltando para o centro. Por já ser mais de 17h30, o movimento de esvaziamento era presente, decidimos fazer o mesmo indo embora dali.

Os verbos reconhecidos pelas ações dos indivíduos que habitam e transformam o território da Rua Sorocabana são voltados para as relações de cultivo e interações sociais que ocorrem dentro do cotidiano. Os atos praticados se somam às práticas cotidianas de uma pequena rua, seu o tempo é lento e parece se movimentar de acordo com a relação entre território e indivíduos. Nesta expressão cartográfica os verbos simulam os movimentos que transformam o território, o processo de reterritorialização feita pelos indivíduos que o habitam emergem paralelamente aos antigos trilhos e reverberam os cultivos e culturas semeados ao longo da Rua Sorocabana.

Figura 37: Cartografias de Verbo, Afeto e Imagem.



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Ao iniciar a expressão cartográfica de imagens, reconhece-se a importância do cultivo para os habitantes da Rua Sorocabana, cultivo este que se estende para as relações sociais, trocas e confluências entre os vizinhos, ali a vida social parece se entrelaçar à vida privativa. As fotografias registradas durante a deriva revelam uma vivência cotidiana do território, afirmando e reivindicando-o para si as ambiências locais por meio do cultivo de folhagens, flores, árvores e animais, essa cultura emerge nos interstícios da cidade, onde as normatizações perdem força enquanto outros modos de habitar ganham espaço para brotar e modificar o território.

A cartografia de afetos é construída ao reconhecer como a relação entre os habitantes, o corpo-pesquisadora e o território se constituem. O habitar se conecta ao cultivar desacelerando os acontecimentos da vida urbana, os movimentos de cultivo evidenciam o tempo lento como principal aliado em suas práticas cotidianas, é a lentidão em que as plantas crescem que promove uma atmosfera tranquila e amena. Ao semear, o corpo-pesquisadora também cria afetos com o território, o cultivo transforma o espaço de modo a sempre ter uma nova muda de planta brotando, os movimentos dos habitantes e da própria natureza dão ritmo ao território ao se apropriarem dele. Nesta expressão cartográfica, a linha de afetos se constitui com o intermédio do cultivo, é por essa prática que a conexão entre os habitantes e o território se cria, eles habitam conforme suas práticas se apropriam do espaço, confluindo para a transformação do território.

A penúltima deriva realizada ocorreu antes do exame de qualificação, em julho de 2025, foi preciso revisitar as questões apresentadas durante toda a investigação e reconhecimento do território. A experiência espacial se iniciou próxima a antiga estação da EFS e se estendeu até o final da Rua Sorocabana, as ambiências do antigo pátio ferroviário se distinguem da ambiência dessa rua, principalmente quanto ao ritmo dos processos des-reterritorializantes, enquanto em um território tudo se movimenta de forma mais brusca, no outro território há suavidade ao se transformar. A Rua Sorocabana tornou-se um desvio dos caminhos do antigo pátio ferroviário e das suas questões éticas e estéticas. Com isso, foram aprendidos afetos, desejos e necessidades presentes em seu habitar, e através de uma pequena conversa foram reveladas diversas camadas que constroem o território do antigo pátio ferroviário.

16.07.2025

Quinta deriva

A última deriva realizada anteriormente ao exame de qualificação, tem por objetivo apreender as multiplicidades contidas desde o antigo pátio ferroviário até o final da rua Sorocabana. De forma em que todas as ambiências reconhecidas seriam revisitadas.

Nesta caminhada estava acompanhada da Natália, amiga e caloura, desde a época da graduação. Seu recorte de pesquisa até então é sobre as práticas relacionadas à paisagem ao longo da Rua Sorocabana. Ela topou iniciarmos a deriva a partir da antiga estação da EFS e depois iríamos em direção das Casas de Turma, encerrando nossa deriva em direção ao final da Rua Sorocabana.

Todas as tentativas de aproximação à Estação foram frustradas de alguma maneira. Seja pela expectativa criada pelos pesquisadores ou pelo medo e receio de invadir o território que já pertence a outros que habitam cotidianamente esse lugar.

Ao nos aproximar, notamos a presença de ao menos três pessoas, duas estavam sentadas em uma das fachadas da estação, enquanto a outra deixava seu carrinho de trapeiro em uma das laterais do edifício e seguia a dentro da massa arbórea que tem ao lado. Ficamos paradas, observando com uma certa distância. Um homem passou por nós e seguiu caminho em direção aos vagões abandonados. A informação que tínhamos era a de que os antigos vagões serviam como abrigo e moradia para algumas dessas pessoas. Ele deixou um objeto próximo de um dos vagões e voltou, fazendo seu caminho para outro lado.

Próximo de onde estávamos, havia uma pequena porção de resíduos acumulados, junto deles havia um arbusto com flores amarelas, contrastando com o acúmulo de objetos. Decidimos que por estarmos sozinhas seria melhor acessar as Casas de Turma pela avenida, utilizando a pequena escada para descer e adentrar o local.

Descemos as escadas, já desesperançosa, eu nunca conseguia contato com nenhum dos habitantes da vila das antigas Casas de Turma. Ao tentar fazer o mesmo caminho dos habitantes-caminhantes que cotidianamente circulam entre as duas bocas de fumo presentes no pátio ferroviário, fomos surpreendidas por um cachorro de porte médio com um latido alto: era como se ele nos avisasse que ali era o território de alguém, e nós não éramos reconhecidas por ele, e por isso, aparentávamos ser uma possível ameaça. Curiosamente, após darmos alguns passos para trás e respeitarmos o território do cachorro, ficamos conversando, e enquanto isso, um homem de meia idade, provavelmente usuário de entorpecentes, passou pelo mesmo caminho que gostaríamos de atravessar, o cachorro reconhecia os passos de quem caminha cotidianamente por ali, se acostumou e não via ameaça na presença desses corpos subalternizados.

Comecei a me questionar sobre como um animal consegue entender melhor os processos de desterritorialização, reterritorialização e territorialização do antigo pátio ferroviário. Ele aceita e não questiona a presença desses indivíduos, porque então para o discurso normatizado e midiático aquele habitar era tão deplorável e inaceitável?

Quando já estávamos fazendo nosso caminho de volta, notamos que uma moradora saiu para fora, quis ver para quem o cachorro do vizinho havia latido. Seu nome é Dona Maria, perguntei se podíamos conversar com ela e gravar o diálogo. Ela permitiu. Muito receptiva, ela começou a nos contar sobre sua casa, sua família, e as dificuldades que eles enfrentavam por habitarem aquele lugar. Um fio de esperança cresce em mim pela oportunidade de poder conversar com uma moradora de lá.

De todas as falas de Dona Maria, a que mais me chamou a atenção foi sobre a massa arbórea, que anteriormente a 2011 não se projetava no território. Ela comenta que isso estava atrelado a um político local, reparo em algo muito comum quando reconhecemos um espaço residual: alguns dos conflitos são criados a fim de inviabilizar o habitar já existente. O sucateamento daquele espaço foi produzido por interesses políticos e econômicos, e estes agora são subvertidos por aqueles que praticam o espaço. Ou seja, a implantação dessas árvores de espécie invasora tinha por objetivo criar um discurso pejorativo sobre o território e talvez conseguir mobilizar ações privadas ou públicas para implantar novos métodos de produção na área.

No entanto, o que realmente acontece é que a partir do crescimento dessa vegetação, grupos subalternizados e vulnerabilizados começam a se espalhar, territorializando esses locais com suas necessidades e desejos. As intensidades afetivas subvertem todo o contexto e utilizam-se para afirmar e reivindicar sua própria presença.

Após a conversa, agradecemos e nos despedimos da moradora em questão. Voltamos a caminhar em direção a Rua Sorocabana. Ao chegar lá noto que poucas das sementes semeadas brotaram, além de que o chão está seco, a grama parece ter sofrido com queimadas, o território não estava mais tão verde quanto na última visita.

Caminhamos até o final da rua, fomos conversando sobre as questões evidenciadas durante aquela deriva. É bom ter alguém do mesmo grupo de pesquisa, reforça e agrega conhecimentos.

A expressão cartográfica (Figura 38) referente aos verbos de ação reconhecidos durante o percurso revelam as linhas de simulação (Rolnik, 2006) e as linhas de território que são compostas pelos processos de desterritorialização e reterritorialização que extravasam as tentativas de imposição de limites. Enquanto território habitado e apropriado, há intervenções que resistem às normatizações urbanas e com elas criam brechas e aberturas para que suas práticas cotidianas sejam realizadas. Uma semente cultivada, uma planta podada, a fragmentação material das casas, os seus aspectos inacabados e a apropriação da antiga estação, todos esses efeitos materiais surgem com aspectos simbólico-afetivos, o território, físico e simbólico, supre necessidades e desejos que emergem de cada grupo subalternizado que ao relacionar-se com o território criam subjetividades para ele.

Figura 38: Cartografias de Verbo, Afeto e Imagem.



Enquanto a cartografia de imagens (Figura 37) revela as ações e os momentos em que o corpo-pesquisadora teve sua atenção presa, constrói-se um mapeamento relativo às práticas cotidianas que transformam o território. Os diferentes cultivos e culturas que atravessam o antigo pátio ferroviário e a rua sorocabana tem uma mesma origem: simbólica-afetiva. Com a relação entre indivíduos e território reconhece-se cuidados ao se apropriarem do espaço, as ambiências criadas não são coincidências, são atos que explicitam a necessidade de afirmar a própria existência.

A cartografia de afetos expressa as linhas de afetos descritas pela Rolnik (2006), de modo que as tensões são provocadas através do contato entre indivíduos e território. Os transbordamentos se relacionam com as dinâmicas existentes no território, ou seja, a rua sorocabana e o antigo pátio são habitados por diferentes afetos, e esses afetos evidenciam a resistência para cultivar um território que abriga tudo aquilo que o projeto urbano exclui. Quando reconhecidos, os afetos dos indivíduos pertencentes aos grupos subalternizados se reverberam ao vivenciar o território, e eles o vivenciam reforçando sua existência por meio de práticas cotidianas como o caminhar, o apropriar, o ressignificar, o cultivar, ou seja, através de uma micropolítica as ações se efetivam e transformam o território por meio dos processos des-reterritorializantes.

A última deriva foi realizada no final do mês de outubro do ano de 2025, após os apontamentos do exame de qualificação. Acompanhada de dois amigos do grupo de pesquisa, João e Natália, o percurso iniciou-se pela manhã, toda a extensão do pátio ferroviário parecia mais silenciosa e menos povoada ao comparar com as outras derivas feitas. Junto aos colegas, adentrando a entrada para o antigo pátio da EFS, o caminho se fez até a antiga estação, onde foram feitos registros fotográficos das estruturas já comprometidas: alguns ramos cresciam por entre a alvenaria, fragmentos de materiais espalhados pelo chão, e alguns pertences dos indivíduos subalternizados permaneciam pelo entorno do edifício.

Em trio foram percorridos os mesmos caminhos traçados por esses habitantes do pátio ferroviário. Ao caminhar em direção ao território privado e institucional da empresa ferroviária, observa-se uma pequena ponte entre as árvores e logo abaixo, onde o rio corre, algumas pessoas lavavam suas roupas e penduravam em galhos, após atravessar por baixo do viaduto, o grupo foi parado por um funcionário que impediu a continuação da caminhada. Nessa experiência espacial foram revelados contrastes

entre o território apropriado e ressignificado e o território que ainda permanece normatizado, entre o meio dessas duas ambiências, os vagões são apropriados como abrigo para os indivíduos subalternizados, ali eles dormem e permanecem durante o dia e a noite, saindo apenas para ir até a antiga estação e as bocas de fumo. Enquanto um território acolhe, o outro afasta.

24.10.2025

Sexta deriva

Saí de casa e me encontrei com o João em uma praça que fica entre nossas casas. O dia estava fresco e ensolarado, parecia um bom momento para começar uma deriva. Pedimos um uber por volta das 9h até a casa da Natália e de lá fomos para a Praça Machado de Mello. Confesso que estava desanimada com minha pesquisa, os empecilhos pareciam só aumentar a cada visita de campo realizada, decidi ir mesmo assim por saber que o território sempre se modifica a cada novo reconhecimento.

Chegamos a Praça Machado de Mello por volta das 9h10, o centro da cidade ainda estava lento, começando a receber os trabalhadores que abriam as fachadas das lojas no calçadão. Atravessamos a praça em direção a grande Estação em Art Deco, um edifício que permanece fechado e que todo ano são promovidas promessas políticas para transformá-lo em alguma outra coisa. Sua fachada tem vidros quebrados e pixos, dentre eles, o que mais me chamou atenção foi: “O estado mata. Favela resiste” (Figura 39). Acredito que essa frase vá guiar a pesquisa e a pesquisadora...

Figura 39: Fachada da Estação.



Fonte: autora, 2025.

Adentrando o território do antigo pátio ferroviário, avistamos uma mulher sentada na entrada, cumprimentamos-na, vimos que ela estava com roupas rasgadas e um chinelo velho, me pergunto se ela estava ali a muito tempo...Ela nos respondeu com: “Bom dia”, e saiu apressada se juntar com outros dois homens que estavam próximos aos vagões (Figura 39). Não deu tempo de iniciar um diálogo com ela, imaginei que teria outra oportunidade.

Figura 40: Indivíduos de grupos subalternizados caminhando para o outro lado do antigo pátio ferroviário.



Fonte: autora, 2025.

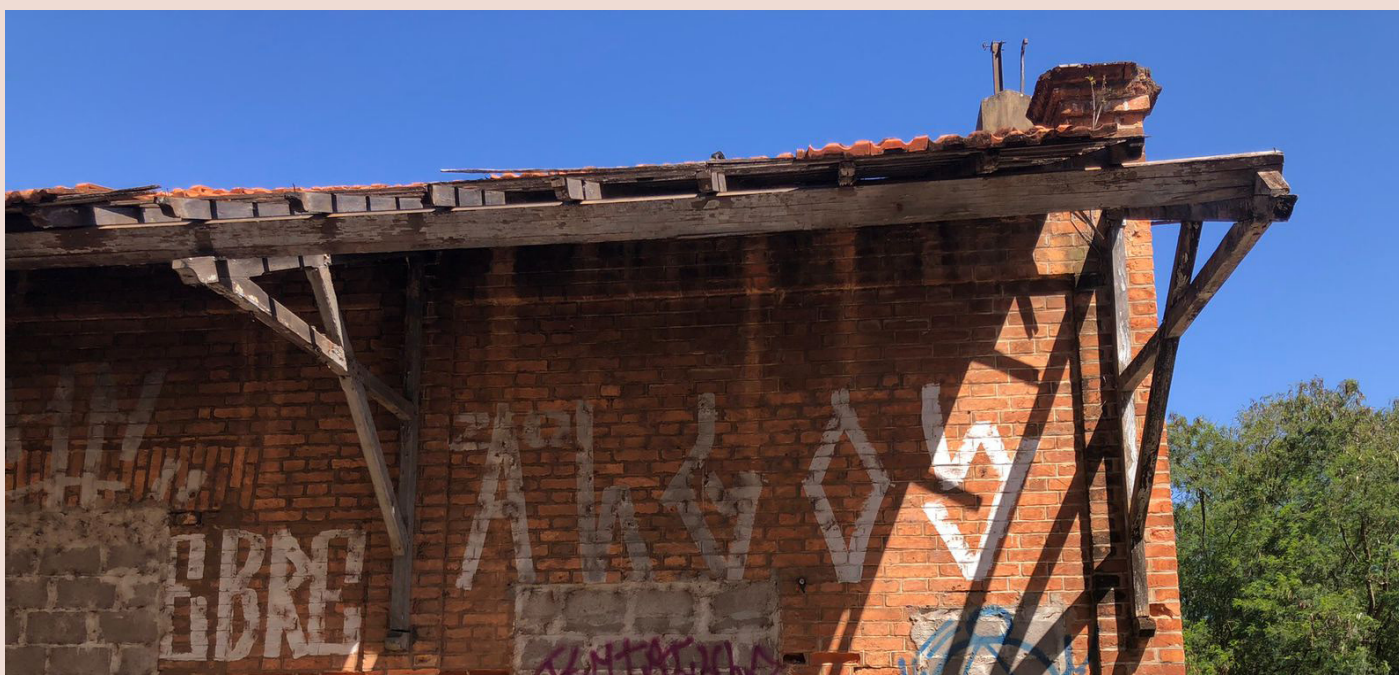
Decidimos seguir em direção a antiga estação sorocabana, diferente de outros dias, não havia ninguém escorado nas paredes, sentado ou deitado no chão, também não havia pequenos grupos ao redor da estação, imaginei que chegamos cedo demais por se tratar de um dia de sábado.

Figura 41: Antiga estação sorocabana.



Fonte: autora, 2025.

Figura 42: Antiga estação sorocabana.



Fonte: autora, 2025.

Andamos até a lateral da estação em existe a ruína de uma parede de um galpão construído posteriormente a estação sorocabana, ali, entre essa parede, o contrapiso, e entulhos da demolição, as vegetações cresceram sem limites, barras de ferro que provavelmente sustentavam a estrutura desse galpão foram cortadas e agora só havia pequenos “tocos” metálicos que testemunharam sua existência. Havia resquícios e fragmentos de roupas, sapatos e acessórios por entre as gramas altas, indicando o habitar dos grupos subalternizados e como estes organizam e redefinem o território com seus pertences, afetos e símbolos.

Figura 43: Antiga estação sorocabana



Fonte: autora, 2025.

Figura 44: Antiga estação sorocabana.



Fonte: autora, 2025.

Figura 45: Antiga estação sorocabana.



Fonte: autora, 2025.

Seguimos os trajetos delimitados no chão de terra. Diferente das outras derivas, nos desafiamos a ir em direção ao outro lado do viaduto, local em que a empresa Transfesa atua. Passando por debaixo do viaduto nos deparamos com as práticas cotidianas realizadas pelo grupo subalternizado. Em uma cota de nível abaixo do pátio ferroviário, há um trecho do rio Bauru que percorre o espaço, entre suas margens o número de árvores triplicou ao longo dos anos, criando um território-esconderijo para que os grupos subalternizados fossem acolhidos. Nesse trecho, os indivíduos pertencentes a esse grupo utilizam o rio para lavar roupas e se higienizar. Fiquei me questionando sobre as condições territoriais em que esses grupos se encontram...

Mais a frente, passado o trecho do rio, começo a perceber os movimentos entre os vagões, dentro de cada vagão havia pertences, objetos, roupas e cobertas, ali eles transformaram o vagão em um dormitório, criaram um agenciamento a partir de um objeto parcial, o potencial que um vagão tem de poder se transformar em outra coisa. Penso sobre como tudo que está a minha volta tem essa mesma característica, os edifícios ferroviários não são apreendidos a partir de sua pré-definição de função original, tudo se modifica...

Figura 46: Vagões abandonados.



Fonte: autora, 2025.

Continuamos a caminhar, avistamos uma grade que separava a área pertencente da Transfesa, decidimos ir o mais próximo que conseguimos dessa grade, andamos paralelamente a ela, encontramos placas antigas, pregos de linha, papéis e fragmentos de objetos de plástico. Um trabalhador da Transfesa, que vigiava os portões nos advertiu dizendo que não poderíamos continuar a caminhar por ali por ser uma área privada da empresa.

Saímos daquela área e fomos em direção a rua. A rua era tranquila, pouco movimento, algumas pessoas dos grupos subalternizados andavam por ali, observamos um homem, muito magro, e visivelmente entorpecido por alguma substância, caminhando descalço, seus pés no asfalto quente às 10h da manhã nos lembrou da fragilidade de sua existência. Tivemos um calafrio só de imaginar o quão quente estava o chão que ele pisava...Continuamos a andar...

Atravessamos e contornamos o antigo pátio ferroviário, chegando a outra boca de fumo, localizada na extremidade do antigo pátio, em meio às árvores (Figura 47). Notamos algumas movimentações, pessoas indo para lá e para cá, notamos também, como o organismo dos grupos subalternizados se manifesta por entre as antigas estruturas férreas. Próximo a pequena vila das Casas de Turma, o som de música dá ritmo aos nossos passos, rimos pois nunca presenciamos música alta por ali, talvez por se tratar do fim de semana algumas coisas se modificam. A música vinha de uma das casas, numa caixa de som enorme que ficava ao lado do carro, e este, estava sendo lavado por um homem. O cotidiano aparece de inúmeras formas durante nossa deriva, uma sensação boa me invade, fico feliz por estar observando a vida acontecendo num sábado qualquer...

Figura 47: Ponto de drogas.



Fonte: autora, 2025.

As expressões cartográficas da última deriva reconhecem e revisitam os movimentos transformadores produzidos pelos grupos subalternizados que habitam o território. Com as práticas, afetos, desejos e necessidades, os grupos que habitam o antigo pátio desterritorializam e reterritorializam o território para que este se ressignifique a partir de seus atos cotidianos. A Figura 48 apresenta as cartografias de verbo, afeto e imagem, sendo mapeamentos processuais referentes às experiências espaciais vividas pelo corpo-pesquisadora, evidenciando reverberações, tensões e reconfigurações do território-corpo.

Os verbos se caracterizam por serem ações que afetam e são afetadas com o território. Ao reconhecer as atividades praticadas pelos indivíduos dos grupos subalternizados, a dimensão relacional do antigo pátio ferroviário se revela pelo atravessar, resistir, encontrar, coexistir e desencontrar, com esses atos o território se tensiona e se modifica a cada trajeto feito, a cada confluência entre os indivíduos, a cada apropriação e a cada aproximação em diferentes níveis de interação. O cotidiano ressalta o cultivo relacional entre as pessoas, as antigas construções e o território, ou seja, os atravessamentos ressoam pelo antigo pátio e produzem subjetividades que agregam uma nova camada ao território, os aspectos simbólico-afetivos são essenciais para que o pátio seja vivo e ativado constantemente. A expressão cartográfica dos verbos simula as movimentações dos processos des-reterritorializantes que transbordam e criam territórios existenciais para acolher as necessidades e afecções dos indivíduos que o habitam.

Figura 48: Cartografias de Verbo, Afeto e Imagem.

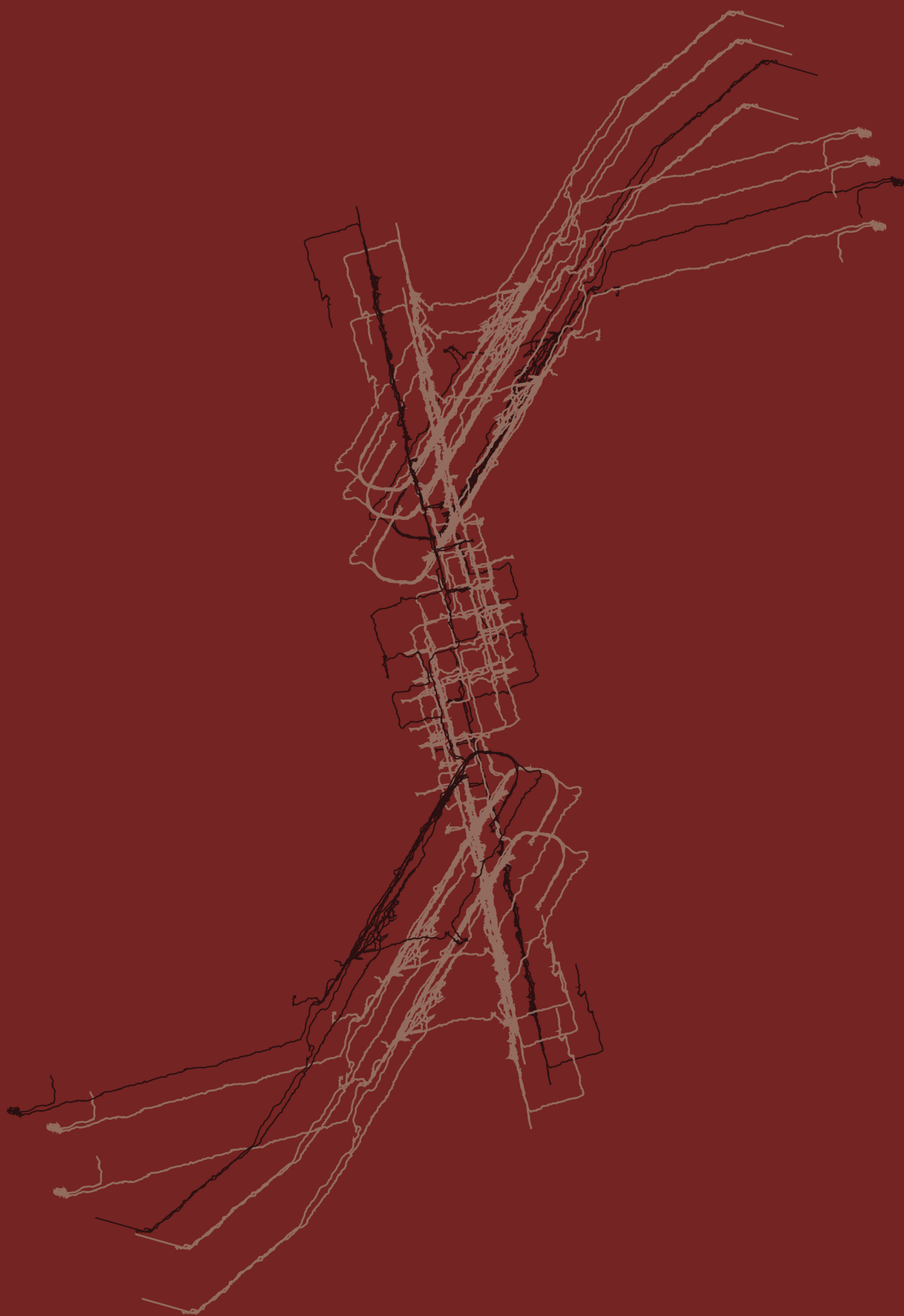


Através das linhas de afetos descritas pela Rolnik (2006), a cartografia mapeia as tensões causadas pelas afecções entre o território e os indivíduos que o habitam. Aqui, os atravessamentos se tornam linhas que se relacionam aos grupos subalternizados que cotidianamente reconfiguram o antigo pátio ferroviário. As coexistências marcadas no pátio revelam os encontros e desencontros entre as práticas, fazeres, afetos e desejos dos grupos que ao se apropriarem do território, o transformam e o ressignificam. Por toda extensão do trajeto a curiosidade guiava o corpo-pesquisadora, ativando-o para reconhecer o território enquanto espaço vivido e habitado, o antigo pátio não só acolhe os afetos como também os cria por meio dos grupos subalternizados, o antigo pátio se transforma em território político, estético e ético diante das forças que o movimentam.

A cartografia de imagens é composta por ações registradas pelo corpo-pesquisadora, a composição de fotografias revela o cotidiano por trás de um território que é considerado improdutivo para o sistema capitalista, nele diferentes cultivos de relações são apreendidas: os pixos nas paredes, os fragmentos materiais que se espalham pelo território mostrando as apropriações, reconstruções e reformas não terminadas, galos e galinhas ciscando por entre as antigas casas de turma, destelhamentos, vegetação crescendo espontaneamente e pontos de droga em meio às árvores, revelando as interações cotidianas que modificam o território ao produzir outras subjetividades que desterritorializam e reterritorializam o antigo pátio, tornando-o um local em constante processo de mudança e transformação.

Todas as expressões cartográficas produzidas são mapeamentos abertos que registram momentos dos processos de des-reterritorialização. As práticas cotidianas são carregadas de aspectos simbólico-afetivos que reconfiguram o território por meio das necessidades, desejos e apropriações que são construídas pelos grupos subalternizados ao subjetivar o antigo pátio ferroviário reivindicando-o para acolhê-los. Toda processualidade contida nas ações que desterritorializam e reterritorializam o pátio se configuram como força movente que transforma o território, dessa forma, a presença de outros modos de habitar não se consolidam somente como um processo de ocupação, mas como um vestígio que indica processos excludentes no projeto urbano de Bauru, somado a ausência de políticas públicas para apoiar a permanência das práticas cotidianas registradas durante as investigações espaciais.

As cartografias são mapeamentos que reconhecem as práticas cotidianas dos grupos subalternizados, relatando como estes indivíduos foram excluídos pela cidade hegemônica e criaram seu próprio território através de um antigo pátio ferroviário que ao ser desterritorializado abriu brechas para que novas interações pudessem acontecer. Ressalta-se que as características que movimentam o território são constantes, e por isso, o procedimento cartográfico sempre estará aberto, sua efemeridade acompanha os movimentos do território e um novo mapeamento será necessário para registrar suas mudanças.



7 CONSIDERAÇÕES ABERTAS

O conceito de território se expande para além das noções de escala e lógica estatal, este se apresenta enquanto defesa da própria vida e da existência. Quando se adentra o território do antigo pátio ferroviário se revelam as tensões referentes às dinâmicas provocadas pelos grupos subalternizados que desterritorializam e reterritorializam o espaço.

Durante o processo de reconhecimento do território, emergem práticas cotidianas como meios de resistir, existir e habitar o antigo pátio ferroviário. As vivências acolhidas e apreendidas são evidências e denúncias de outros modos de habitar que não são considerados pelos projetos urbanos excludentes da cidade.

A cidade hegemônica produz territórios que são descartados por serem considerados residuais de acordo com a lógica de consumo. Por apresentar características marginais, na perspectiva hegemônica, o território do antigo pátio ferroviário se abre a processos que o desterritorializa, criando lacunas para que as singularidades e subjetividades possam emergir. Nesse espaço surgem outras formas de habitar o mundo, e esse habitar se intensifica com os esses processos de des-reterritorialização.

Para algumas leituras superficiais os espaços ferroviários são caracterizados pela irrelevância no cenário urbano contemporâneo, ou seja, a lógica produtivista o enxerga como mercadoria, desconsiderando seus aspectos simbólico-afetivos e físico-materiais. O antigo pátio ferroviário de Bauru é constantemente invisibilizado pelo poder público e privado, se tornando um abrigo para as práticas que são rejeitadas pela cidade normatizada e instituída.

O antigo pátio ferroviário transformou-se num território acolhedor para aqueles que se apropriaram dele. Quando os grupos subalternizados atribuem novas perspectivas de uso às ambiências do antigo território ferroviário reconhece-se a potencialidade das territorialidades desse espaço em meio a um contexto urbano excludente, de forma que o território é investigado e apreendido na perspectiva da microescala, ou seja, na escala das pequenas dinâmicas que movimentam e transformam o território cotidianamente.

O caminhar foi assumido com a metodologia da deriva, potencializando o ato de se deslocar pelo território como meio de apreensão das singularidades e subjetividades ao aproximar o corpo-pesquisadora confluindo em corpo-território. Ao percorrer os caminhos do antigo pátio ferroviário torna-se parte dos processos que o movimentam, ou seja, quando atravessado, o território também atravessa a pesquisa e a pesquisadora. Andar lentamente sobre os trilhos, tocar a terra e as vegetações, conversar com os habitantes do pátio ferroviário e reconhecer suas práticas cotidianas foram atos que auxiliaram na apreensão dos modos de habitar a cidade contemporânea, com isso, reconhece-se o território do antigo pátio ferroviário como parte do corpo dos grupos subalternizados, ou seja, o território se compõe como extensão das dinâmicas, práticas e afetos compartilhados pelos indivíduos que habitam seu espaço.

Somado ao caminhar, a cartografia surge enquanto método para acompanhar os processos de desterritorialização e reterritorialização do antigo pátio ferroviário. Diferente de outras leituras urbanas, esta não se delimita as linhas rígidas e formais, mas busca reconhecer as práticas relacionadas a micro-escala e a micropolítica do território construindo um mapeamento aberto e em movimento. A cartografia expressa os desvios, as práticas rejeitadas pela cidade normatizada e os afetos em movimento criando um outro modo de habitar e vivenciar o território.

A experiência espacial se realizou por meio de seis derivas no antigo pátio ferroviário e no seu entorno imediato, registrando e mapeando diferentes momentos do território. Os atravessamentos foram fotografados, anotados e desenhados pela pesquisadora, em busca de reconhecer e apreender os movimentos que transformam o local.

Na primeira deriva, o atravessamento do território ocorreu de modo superficial e rápido. Por ser o primeiro contato com o antigo pátio ferroviário, a experiência foi repleta de inseguranças, medos e dúvidas sobre as dinâmicas observadas, os encontros e práticas registradas. As próximas derivas foram marcadas por um ritmo lento, conforme os passos eram dados a confiança no território aumentava, os medos foram substituídos por segurança, e a cada encontro a dimensão relacional do antigo pátio era apreendida enquanto potência transformadora.

Todas as experiências espaciais foram realizadas em dupla ou trios, possibilitando que o corpo-pesquisadora pudesse ter diferentes pontos observados durante as derivas. As inseguranças foram se desmanchando enquanto o corpo se tornava presente e imerso no território e nas questões reveladas por ele. Na segunda deriva as interações proporcionadas pelo encontro com o outro evidenciaram as subjetividades criadas pelos grupos subalternizados para conseguir vivenciar o antigo pátio, os fragmentos dos diferentes modos de habitar são revelados através das articulações entre o território e as micropolíticas que o sobrepõem, somado a isso, desmistifica-se a periculosidade do antigo pátio ferroviário ao reconhecer que as existências e vivências contidas ali são remanescentes de projetos urbanos excludentes.

Na terceira e quarta deriva foi reconhecido um novo território que se interliga ao antigo pátio ferroviário por meio de práticas cotidianas de trapeiros e indivíduos subalternizados que se deslocavam entre as ambiências ao levarem objetos aleatórios e fragmentos materiais para o ecoponto da rua sorocabana. Os entrelaçamentos que atravessam e criam o território atuam de modo rizomático nos processos de desterritorialização e reterritorialização, esses movimentos evidenciam uma cidade que acolhe, desvia, afeta e transforma-se em território de alteridade.

Reconhecer as alteridades do antigo pátio ferroviário é admiti-lo como território fértil para o cultivo de relações sociais, culturais, simbólicas e afetivas. Ao acolher os processos des-reterritorializantes, apreende-se a potencialidade dos movimentos que modificam o território cotidianamente, assim, quando os afetos são a base da análise urbana, a cidade é investigada com os atravessamentos que marcam as processualidades que a compõem.

A quinta deriva revisita a dimensão relacional do antigo pátio ferroviário e da rua sorocabana, suas qualidades são evidenciadas pelas práticas cotidianas que emergem no território ao criarem outras formas de habitar pautadas nos desejos, necessidades e afetos que os atravessam. As intervenções e apropriações são formas de resistência às normatizações urbanas, desse modo os cuidados, cultivos e relações que se espalham pelo território criam as subjetividades associadas a ele.

O rompimento dos paradigmas referentes à normatização urbana aponta o território investigado como uma lacuna no meio do centro comercial de Bauru, sua característica desviante se abre para novas conexões e relações, destacando-se por acolher experiências sensíveis e subjetivas ao produzirem territórios existenciais. A alteridade do antigo pátio ferroviário qualifica-se por revelar a flexibilidade territorial, se conformando através dos afetos atribuídos pelos grupos subalternizados que o habitam.

A sexta e última deriva foi marcada pela ausência dos grupos subalternizados. Há pouco havia se espalhado uma notícia de que a antiga linha férrea sorocabana seria reativada, a alegação parece ter surgido como uma possível ameaça às vivências atuais do território. Conforme passava o tempo, observava-se pequenos e tímidos movimentos de alguns indivíduos que caminhavam por entre as bocas de fumo e os vagões, andavam num ritmo mais apressado e não davam abertura para conversas. A fragilidade do habitar se revela nas entrelinhas do território, entre um encontro e outro reconhece-se que as alteridades que emergem no antigo pátio são efêmeras e podem ser suscetíveis a ameaças contra sua existência. A efemeridade dos afetos, símbolos e materiais no antigo pátio são qualidades que apontam para os movimentos que modificam o território desterritorializando-o e reterritorializando-o constantemente.

Todas as experiências espaciais deram origem a mapeamentos abertos, anotações e ilustrações que corporificam as cartografias. Durante as idas e vindas por entre os caminhos do antigo pátio ferroviário surgiram pensamentos, curiosidades, vislumbres, memórias, dúvidas e receios que se entrelaçavam com o caminhar da pesquisadora. Por meio da vivência do território, o corpo-vibrátil manifesta as sensibilidades e afecções apreendidas e estas são reverberadas no processo de criação do mapeamento. A pesquisa vai tomando forma à medida que o corpo-pesquisadora intensifica sua imersão no território, as experiências espaciais e corporais se expandem para além de suas funcionalidades.

Durante as derivas foi buscado experienciar e vivenciar o antigo pátio ferroviário, reconhecendo aspectos simbólico-afetivos e físico-materiais que evidenciam as forças e afetos que não podem se limitar a linhas retas de um mapa, mas que transbordam, movem e transformam constantemente o território.

Ao relacionar o embasamento teórico bibliográfico com as práticas urbanas e cotidianas cria-se um meio em que pesquisar é afetar-se. Quando o afeto se coloca em primeiro plano, conseqüentemente, o pátio que antes era definido por ser um território vazio e sem propósito, desmistifica-se ao acolher, abrigar e dar espaço para que outros modos de habitar possam existir, resistir e coexistir com a cidade excludente. Para que este outro olhar sobre o antigo pátio ferroviário seja contemplado, adota-se uma postura de criar um material a ser compartilhado (Figura 49), evidenciando as potencialidades, afetos, símbolos e necessidades expressas no território.

Figura 49: Panfleto sobre as apreensões do antigo pátio ferroviário.



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

ANTIGO PÁTIO
FERROVIÁRIO
DE BAURU

CAMINHAR
É VIVER A
CIDADE

Há um
VILAREJO

Onde A
REJA
Um
vento
BOM

CIDADE
AFETIVA E
HETEROGÊNEA

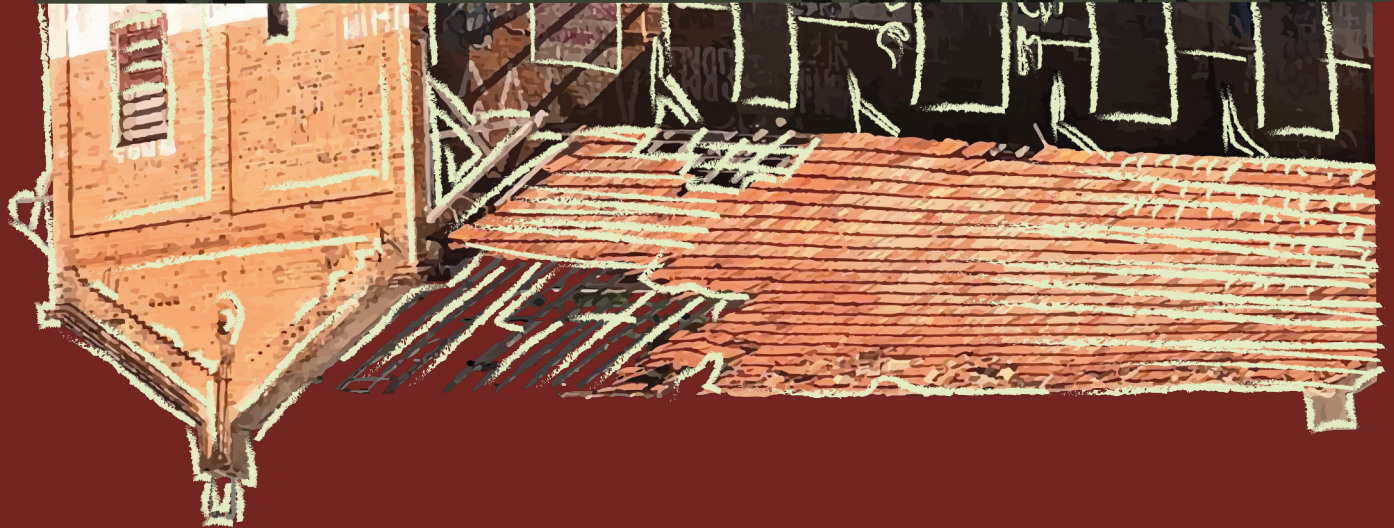


COEXISTIR
PRESSISTIR
RESSUR
ENCONTRAR



REFERENTE A PESQUISA DE MESTRADO PELO
PPGARQ - UNESP





REFERÊNCIAS

ALVAREZ, J.; PASSOS, E. Pista 7: Cartografar é habitar um território existencial. In PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade (pp. 131-149). Porto Alegre: Sulina, 2015.

ALMEIDA, B; SILVEIRA, C.E. Estratégias cartográficas para preencher vazios urbanos: um olhar sobre paisagens esvaziadas na cidade de Volta Redonda/RJ. Revista de Arquitetura e Urbanismo do PROARQ. DOI:10.37180/2675-0392-n40-15, n.40, 2023. Disponível em: https://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/CP_40_TEXTO_15.pdf. Acesso em: Janeiro de 2026.

BALANDIER, G.A desordem: elogio do movimento. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

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

BENJAMIN, Walter. Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1994.

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

BEM, Sueli Ferreira de. Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas. 1998. Dissertação (Mestrado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP. São Paulo.

BENET, Marta; MERHY, Emerson Elias; PLA, Margarida. Devenir cartógrafa. Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social, [S. l.], v. 16, n. 3, p. 229–243, 2016. DOI: 10.5565/rev/athenea.1685. Disponível em: <https://atheneadigital.net/article/view/v16-n3-benet-pla-merhy>. Acesso em: Novembro de 2025.

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

CALVINO, Italo. As cidades invisíveis. Tradução Diogo Mainardi. — São Paulo : Companhia das Letras, 1990.

CARERI, F. Walkscapes: O caminhar como prática estética. São Paulo: G. Gilli, 2013.

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

_____. Caminhar e parar. São Paulo: Editorial Gustavo Gili, 2017.

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

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

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

COSTA, Helena Sales Nogueira. Rostos do Território: leitura da paisagem industrial pela memória: um estudo sobre a fábrica SANBRA em Bauru. Orientador: Eduardo Romero de Oliveira. 2024. 112 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Bauru, 2024.

DEBORD, G. A sociedade do Espetáculo. Projeto Periferia, 2003. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/debord/1967/11/sociedade.pdf>. Acesso em: Junho de 2025.

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

DELEUZE, G; GUATTARI, F. O que é Filosofia?. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia. Rio de Janeiro: Ed. 34, v. 1, 1991.

_____. Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 2. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

_____. Mil Platôs – capitalismo e esquizofrenia. São Paulo: Ed. 34, vol. 3. 1996.

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

_____. Mil Platôs – capitalismo e esquizofrenia. São Paulo: Ed. 34, vol. 5. 1997.

ELDEN, S. The Birth of Territory. London: The University of Chicago Press, Ltd., 2013.

GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

_____. EFNOB/BAURU KM 0 – RESTAURAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO SOROCABANA. Universidad de Cantabria. Congreso Latinoamericano REHABEND, 2014. ISBN: 978-84-616-8862-3. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6219157>. Acesso em Abril de 2024.

_____. Bauru em temas urbanos. Tupã: Editora ANAP, 2020.

GUATTARI, F. Revolução Molecular: pulsações políticas do desejo. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

GUATTARI, F. Caosmose. Um novo paradigma estético. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

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

HAESBAERT, R. O mito da desterritorialização e as “regiões-rede”. Anais do V Congresso Brasileiro de Geografia. Curitiba: AGB, pp. 206-214, 1994.

_____. Da desterritorialização à multiterritorialidade. Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Vol. 3. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001.

_____. Fim dos territórios ou novas territorialidades? In: Lopes, L. e Bastos, L. (org.) Identidades: recortes multi e interdisciplinares. Campinas: Mercado de Letras, 2002.

_____. O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, R; BRUCE, G. A desterritorialização na obra de Deleuze e Guattari. GEOgraphia, Niterói, v. 4, n. 7, p. 7–22, 2002. DOI: 10.22409/GEOgraphia2002.v4i7.a13419. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13419>. Acesso em: Outubro de 2025.

HAESBAERT, R. DO CORPO-TERRITÓRIO AO TERRITÓRIO-CORPO (DA TERRA): CONTRIBUIÇÕES DECOLONIAIS. GEOgraphia, Niterói, v. 22, 2020. DOI: 75.10.22409/GEOgraphia2020.v22i48.a43100. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/342342357>. Acesso em: Outubro de 2025.

HAESBAERT, R. TERRITÓRIO. GEOgraphia, Niterói, v. 25, n. 55, 2023. DOI: 10.22409/GEOgraphia2023.v25i55.a61073. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/61073>. Acesso em: Outubro de 2025.

HEIDEGGER, Martin. Poeticamente o homem habita. Ser e tempo (1927), Partes I e II, tradução de Marcia Sá Cavalcante Schuback, Petrópolis: Vozes, 2002

HUTTA, J.S. Territórios Afetivos: Cartografia do aconchego como uma cartografia de poder. Caderno Prudentino de Geografia, [S. l.], v. 2, n. 42, p. 63–89, 2020. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/7883>. Acesso em: Outubro de 2025.

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

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

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

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

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

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

KRENAK, A. *Ideias para adiar o fim do mundo*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

KUHL, Beatriz M. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo*. São Paulo, Atêlie Editorial, 1998.

LÉVI-STRAUSS, C. *O pensamento selvagem*. Campinas: Papyrus Editora, 3ª ed, 1989.

LIMA, Joao Francisco Tidei. *Ocupacao da terra e a destruicao dos indios na regio de bauru*. 1978. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978. . Acesso em: 13 jul. 2025.

LOSNAK, C. J. *Nos trilhos da memória: trabalho e sentimento*. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru/Secretaria de Cultura, 2003.

_____. *Polifonia Urbana*. Bauru: EDUSC, 2004.

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

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

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

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

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

RAFFESTIN, C. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

ROLNIK, S. *Alteridade a céu aberto: O laboratório poético-político de Maurício Dias & Walter Riedweg*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona, 2003.

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

RUMO. Quem somos. Disponível em: <<https://rumolog.com/quem-somos/>>. Último acesso em: 20 de out de 2024.

SALVO, Simona; KÜHL, Beatriz Mugayar. A intervenção na arquitetura contemporânea como tema emergente do restauro. *Pós FAUUSP*, São Paulo, Brasil, n. 23, p. 199–211, 2008.

SEEMANN, J. *Carto-Crônicas: Uma Viagem pelo Mundo da Cartografia*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2ªed, 2013.

SCHENK, Luciana Bongiovanni Martins; LIMA, Maria Cecília Pedro Bom de. O Método Cartográfico no projeto da Arquitetura da Paisagem. *Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)*, São Carlos, Brasil, v. 17, n. 2, p. 26–40, 2019. DOI: 10.11606/issn.1984-4506.v17i2p26-40. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/151355>. Acesso em: 21 nov. 2024.

SOUZA, João M.D. *Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana*. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

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

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

TSING, Anna. Viver nas ruínas: paisagens multiespécies no Antropoceno. Brasília: IEB Mil Folhas, 2019.

VISCONTI, J.C. Novas Derivas. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

