

A NOVA
ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA
DE BIRIGUI –
POR UM RACIOCÍNIO
PROJETUAL EM DE VIR



Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"
Faculdade de Ciências e Tecnologia
Campus de Presidente Prudente

A NOVA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE BIRIGUI –
POR UM RACIOCÍNIO PROJETUAL EM DEVIR

Ananda Soares Rosa

Trabalho Final de Graduação II apresentado
ao curso de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Estadual Paulista "Júlio de
Mesquita Filho" para obtenção do título de
Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin.

Presidente Prudente
2016

"Agora, procuramos ser abertamente
experimentais, declaramos abertamente
que queremos inventar algo novo."
(Koolhaas, 2002: p.54).

DEDICATÓRIA

Aos meus maiores exemplos de
determinação e perseverança: meu pai,
minha mãe e minha irmã.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, à minha família pelo amor e apoio incondicional. Aos meus pais, Ronaldo e Renata, por não medirem esforços para eu chegar até aqui. À minha irmã Clarice, por ser meu porto seguro e minha melhor companheira. Sem vocês, o esforço não valeria.

Ao meu namorado Guilherme, pela paciência, carinho e prontidão em me ajudar, tornando este caminho mais fácil de ser percorrido.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Evandro Fiorin, por nunca deixar de me incentivar e me fazer acreditar que eu poderia ir além.

Também à Andreza, minha irmã gêmea de coração, pelos doze anos de sonhos compartilhados e planos mirabolantes.

À Ana Paula, pela presteza em me amparar sempre que foi preciso e por ser um exemplo a ser seguido de graça e de paciência, se mostrando alguém na qual eu admiro.

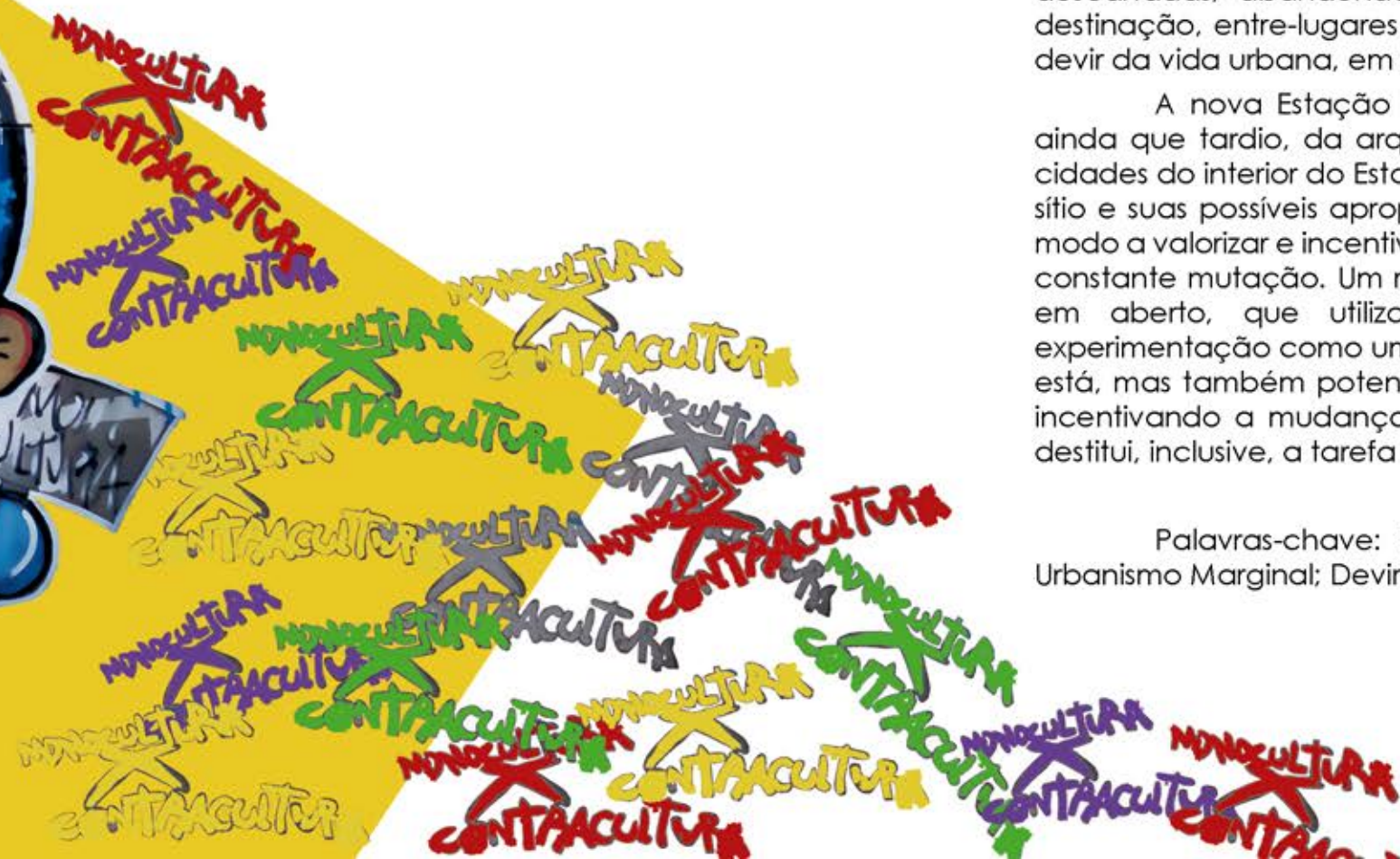
Ao Esdras, pelo apoio moral e também pelos conselhos e dicas fundamentais, sem os quais o trabalho não se concretizaria belo como está.

Aos meus amigos que a vida prudentina me proporcionou. Em especial à Cláudia, que durante cinco anos me "aturou" e nos manteve firmes no decorrer de tempos sombrios. Ao Pedro, pelo crescimento pessoal mútuo e por me compreender em minha essência. À Nathália, pelos desesperos compartilhados e pela alegria de viver. Ao Aviter, pela amizade simples e toda sua sabedoria. À Aline e Lara, pelos corações quentes, dispostos a me acolher sempre que necessitei. À vocês, meu muito obrigada.

Ao Sr. Sérgio Godinho, amante da história e de Birigui, por todo o conhecimento compartilhado.

Ao Anderson, pela ajuda.

À Funny, minha fiel companheira, pelos onze anos de amor incondicional e pelas incontáveis horas de estudo ao meu lado.



RESUMO

A cidade é um constructo de camadas diversas, constituídas por fragmentos urbanos que, sobrepostos e acumulados, trazem o passado à tona, aludem o futuro e evidenciam o momento em que vivemos no presente. Nesse sentido, a arquitetura como depositário de imagens deveria guardar as nossas lembranças e evocar as emoções de diversos tempos. No entanto, diante da aceleração em que vivemos na contemporaneidade, do crescimento desordenado, da precariedade, da obsolescência programada dos espaços e do desrespeito às preexistências construídas e não construídas, nos deparamos, cada vez mais, com edificações descartadas, abandonadas e postas de lado, espaços residuais sem qualquer destinação, entre-lugares carregados de significado, como resultado do complexo devir da vida urbana, em espera.

A nova Estação Ferroviária de 1970 da cidade de Birigui é um exemplo, ainda que tardio, da arquitetura que originou e trouxe desenvolvimento a muitas cidades do interior do Estado de São Paulo, mas que hoje está em ruínas. Assim, esse sítio e suas possíveis apropriações e consequentes transformações são tratadas de modo a valorizar e incentivar diferentes maneiras de fruição de um rizoma urbano em constante mutação. Um redesenho, que é por si mesmo um entendimento, projeto em aberto, que utiliza alguns elementos para realizar um exercício de experimentação como um modus operandi de manter o que já existe tal qual como está, mas também potencializando e evocando possibilidades e desdobramentos, incentivando a mudança e um jogo errático do fazer e refazer projetual, o qual destitui, inclusive, a tarefa do arquiteto em determinar.

Palavras-chave: Birigui – SP; Patrimônio Ferroviário; Fragmentos Urbanos; Urbanismo Marginal; Devir Urbano.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	02
1 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA	
1.1 Localização	06
1.2 A Pérola da Noroeste: a chegada dos trilhos e a formação da cidade	08
1.3 Consolidação da malha urbana e edificações contíguas ao antigo leito férreo	11
1.4 A economia biriguiense, a década de 60 e a decadência da ferrovia	31
2 TERRITÓRIO MARGINAL	
A área da Estação Ferroviária de 1970	43
3 POR UM RACIOCÍNIO PROJETUAL EM DEVIR	
URBANISMO MARGINAL	115
REFERÊNCIAS	150



APRESENTAÇÃO

Neste trabalho nos detemos no contexto da área da nova Estação Ferroviária da cidade de Birigui – SP, explicitando o seu processo de constituição e deterioração, tendo em vista o fim do transporte ferroviário e o abandono e a obsolescência que vem sendo tratados alguns dos espaços emblemáticos das cidades médias brasileiras. A nova Estação, construída na década de 1970 para uma cidade modernizada é, atualmente, um exemplo do patrimônio ferroviário à mercê da debacle no Brasil.

Assim, ao invés de cairmos na armadilha do descarte da memória arquitetônica tentaremos reconstruir parte de sua história e seu atual estado de conservação, através de uma abordagem da percepção de um vazio urbano marcado por ruínas, lendo nos fragmentos urbanos existentes os signos das lembranças e do tempo presente – suas intrínsecas relações sócio-espaciais, seus espaços residuais, os vestígios da ferrovia e lugares prechos de cultura e representação social –, bem como as apropriações possíveis, sobretudo, daqueles que frequentam o local. Uma compreensão que se deu em um percurso peatonal, onde a autora se deixou levar, à deriva, caminhando de modo a se perder no espaço. Nessa proposição foi possível redescobrir espaços, usos, tipos e situações não institucionalizados ou fissurados pelo perambular¹.

A aposta deste trabalho é a construção de lugares mais democráticos, de modo que a projetualidade seja sensível aos imaginários urbanos, reconhecendo a área da nova Estação Ferroviária de Birigui como um espaço que se redesenha constantemente. Desta forma, fugimos da ideia de um plano urbano tradicional para agasalharmos uma proposta de Urbanismo Marginal, concepção que refuta o "desígnio" do espaço para acolher a ideia de possibilidades de desenho abertas à incerteza da mudança.

¹ CARERI, F. *Walkscapes: el andar como práctica estética*. Barcelona, Gustavo Gili, 2009.

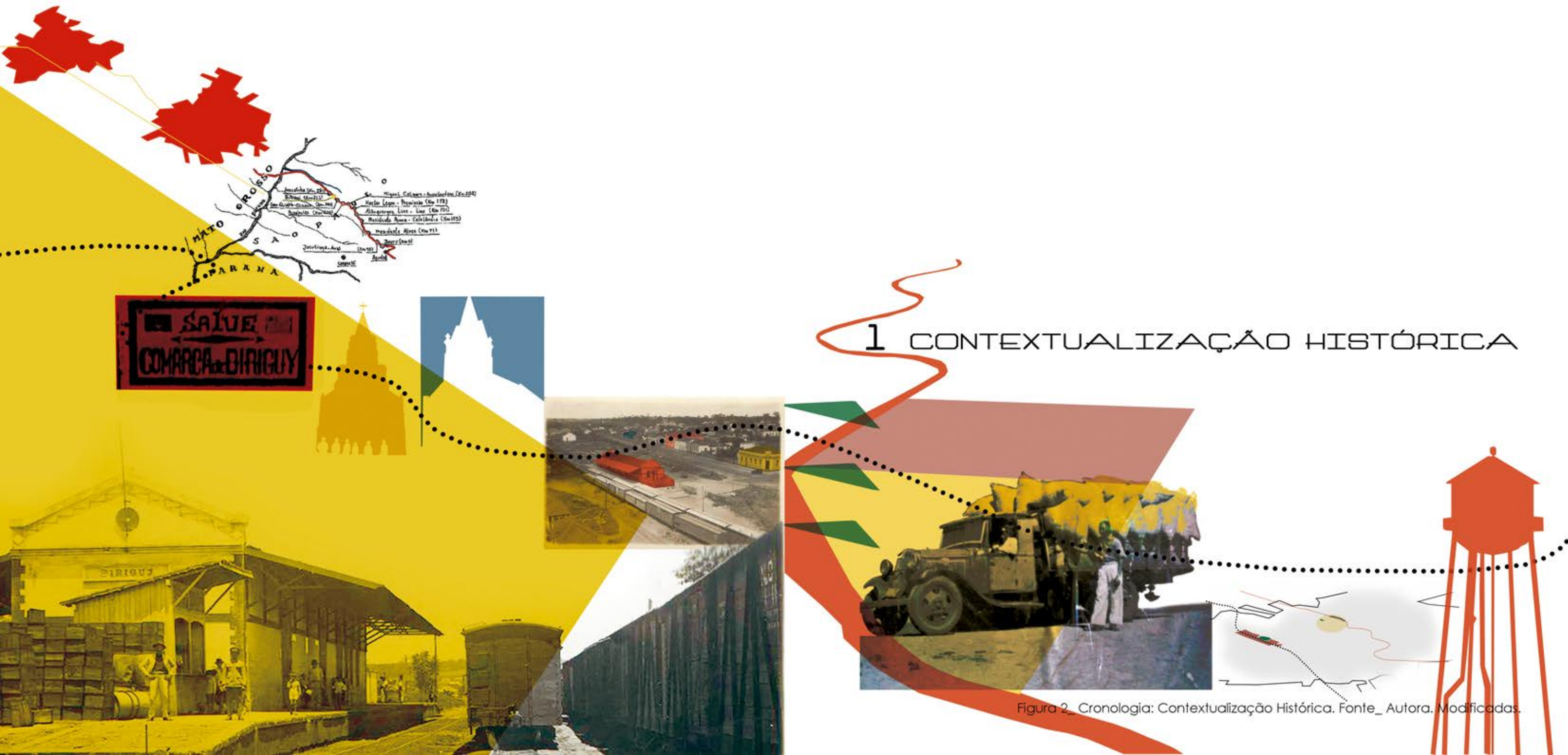


Figura 2. Cronologia: Contextualização Histórica. Fonte_ Autora. Modificadas.

1.1 LOCALIZAÇÃO

Birigui é uma cidade média do Noroeste do Estado de São Paulo e teve seu crescimento urbano estruturado pela ferrovia da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), que organizou o surgimento da cidade e a expansão de sua malha urbana, além de ter sido um importante meio de transporte de pessoas e da produção.

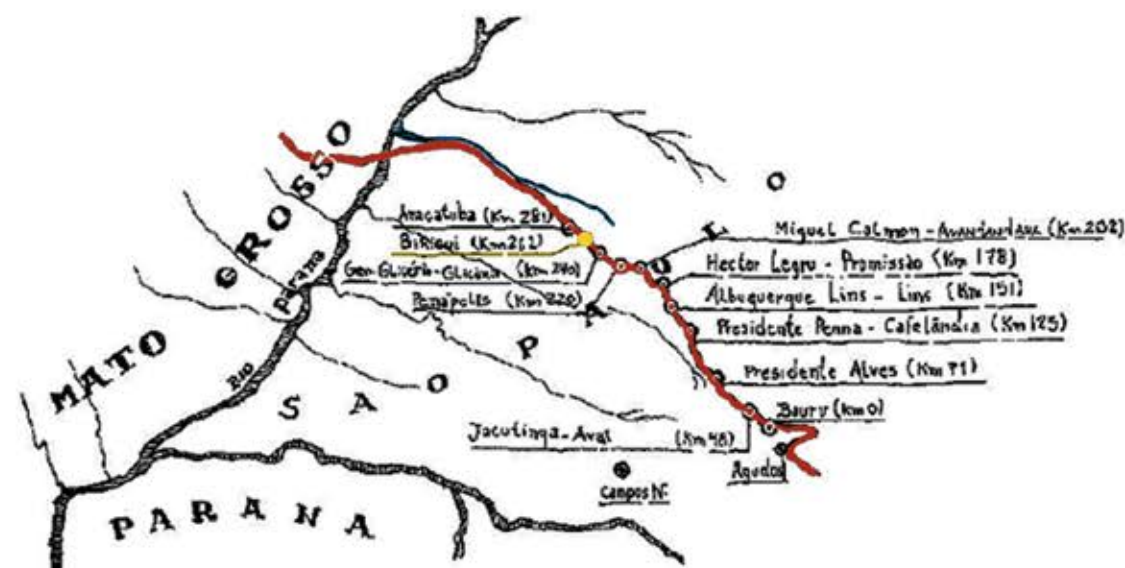
O município faz parte da Mesorregião de Araçatuba, com a qual é visível uma possível conurbação devido à expansão de suas manchas urbanas, o que demonstra uma forte ligação entre as cidades, inclusive econômica.



Figura 3_ As manchas urbanas de Araçatuba e Birigui e a localização de Birigui no Estado de São Paulo. Fonte_ Google Earth (2016). Modificada.

1.2 A PÉROLA DA NOROESTE: A CHEGADA DOS TRILHOS E A FORMAÇÃO DA CIDADE

No quilômetro 261 da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em dezembro de 1908, foi criada uma chave na clareira já denominada Birigui². Também conhecida pela antonomásia "Cidade Pérola"³, se origina com a chegada da ferrovia, tendo Bauru – SP como ponto de partida e o sul de Mato Grosso como objetivo. No que tange ao caminho natural de ocupação das terras, os trilhos foram locados nas melhores áreas, férteis e isentas de geadas⁴.



² O topônimo "Birigui" é de origem tupi e significa "mosca que sempre vem", dada a abundância de um minúsculo mosquito hematófago na região.

³ O termo "Cidade Pérola" foi dado por um jornalista de São Paulo que, quando em visita à cidade, escreveu em uma crônica: "(...) desta Pérola da Zona Noroeste (...)". RAMOS, D. S.; MARTINS, O. A cidade pérola em capítulos. Araçatuba, Norograf, 1961. p. 38.

⁴ GHIRARDELLO, N. À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo, Editora Unesp, 2002. p. 87.

Figura 4_ Mapa do trecho da ferrovia CEFNOB contendo as Estações e Chaves, dentre elas, Birigui. Fonte_ GHIRARDELLO, N. (2002). Modificada.

07

O povoamento começou em 1911, inicialmente pelos pioneiros da ferrovia, e se desenvolveu mediante a ação de uma companhia colonizadora, a *The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company*⁵. Seu plano de povoamento foi um dos fatores preponderantes no progresso de Birigui, cujo agrupamento começava a se consolidar.



⁵ Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo.

Figura 5_ Folder da Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.

08

Temendo que os ataques caingangues⁶ espantassem os futuros moradores, os colonizadores providenciaram junto à CEFNOB dois vagões de carga que serviram como residência durante os três primeiros meses de sua estada. Posteriormente foi erguido um barracão de madeira que, ao lado dos vagões, compunha a estação da cidade até 1917, quando foi construído um prédio para abriga-la. "Os dois vagões de carga, cedidos pela Noroeste, foram, para eles, 'fortalezas inexpugnáveis'. Sentiam-se fortes, unidos e protegidos pelo grupo." (CUNHA, 1997, p. 57).

A Companhia loteadora, em comunhão de interesses com a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – a primeira, interessada na negociação de terras, a segunda, no transporte de passageiros que a ocupação dessas terras implicaria – propôs incentivos à criação do núcleo urbano no próprio local da sede da empresa. À Chave de Birigui seriam dadas, então, as condições de se transformar em vila.

Figura 6_ Os vagões-Estação e o barracão de madeira. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.

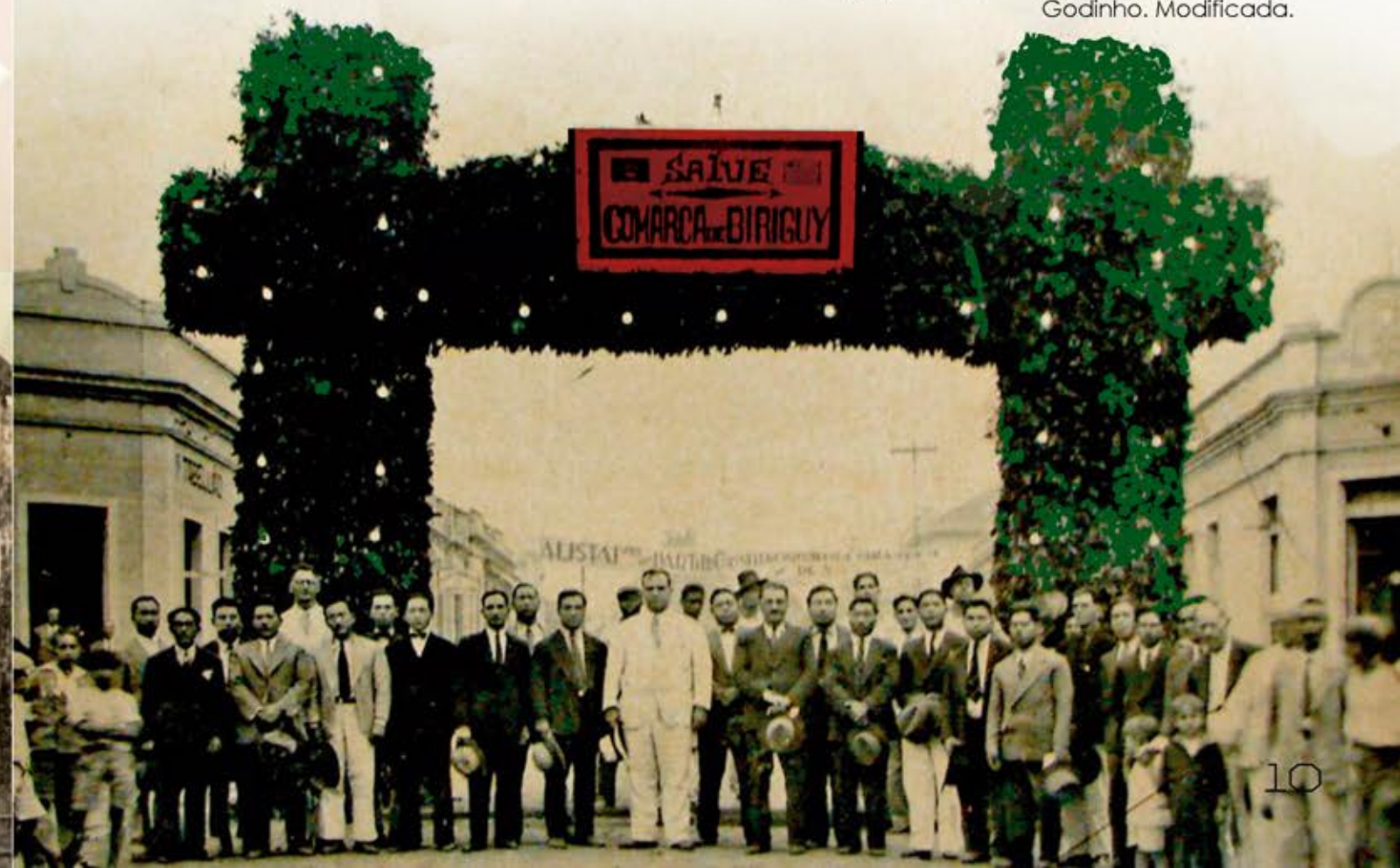


Em 10 de novembro de 1914, o povoado tornou-se Distrito de Paz do município de Penápolis. Em dezembro de 1921 instalou-se a autonomia municipal⁷.

⁶ Ou Coroados, esses índios eram assim denominados por terem o costume de cortar os cabelos à maneira dos frades franciscanos. SERRA, A. E. Birigui: cidade Pérola. São Paulo, Novha Editora, 2006. Coleção Conto, canto e encanto com a minha história. p. 20.

⁷ RAMOS, D. S.; MARTINS, O, Op. cit. Araçatuba, Norograf, 1961. p. 80.

Figura 7_ A comemoração: Birigui ganha o título de 'Comarca de Birigui'. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.



1.3 CONSOLIDAÇÃO DA MALHA URBANA E EDIFICAÇÕES CONTÍGUAS AO ANTIGO LEITO FÉRREO

As terras recém-urbanizadas deveriam ser arruadas para possibilitar sua ocupação, delineando-se, assim, a planta de Birigui, antes mesmo de sua formação propriamente dita, caso único na região⁸. Para tanto, o Cel. Manoel Bento da Cruz apresenta o Engenheiro Theodoro A. Graser, que procede com os levantamentos e demais trabalhos no terreno destinado à povoação⁹.

A planta do alemão Theodoro A. Graser é típica de loteamento, com datas e quadras numeradas. O fato de a planta anteceder a chegada da população fez com que a cidade mantivesse seu traçado viário desde a sua origem.

O engenheiro arruador tomou como parâmetro os limites dados pela área pertencente à CEFNOB e não seus trilhos, que, excepcionalmente, no caso de Birigui, não eram paralelos, como nas demais cidades com a mesma formação. Para a elaboração do traçado, claramente dividido em duas partes, Graser partiu da esplanada da ferrovia, bem como do desenvolvimento em curva dos trilhos em sentido a Bauru¹⁰.

Na primeira delas, tomando como centro da composição a esplanada, [Graser] estabeleceu algumas vias paralelas a ela, contendo quadras regulares, arrematadas por outras de desenho triangular, entre elas uma praça. A nosso ver, essa foi uma estratégia de desenho para valorizar a função ferroviária, base da vida local, criando uma "entrada" para o povoado, mesmo que para tanto tivesse que abrir mão da integridade de algumas quadras. Esse conjunto é interrompido próximo aos limites laterais da esplanada quando dá lugar a vias que partem do vértice inferior das quadras da primeira composição, na direção Norte/Sul. A partir daí, num outro arranjo, o traçado desenvolve-se paralelo aos trilhos originando quadras de desenho retangular. (GHIRARDELLO, 2002, p. 211-212).

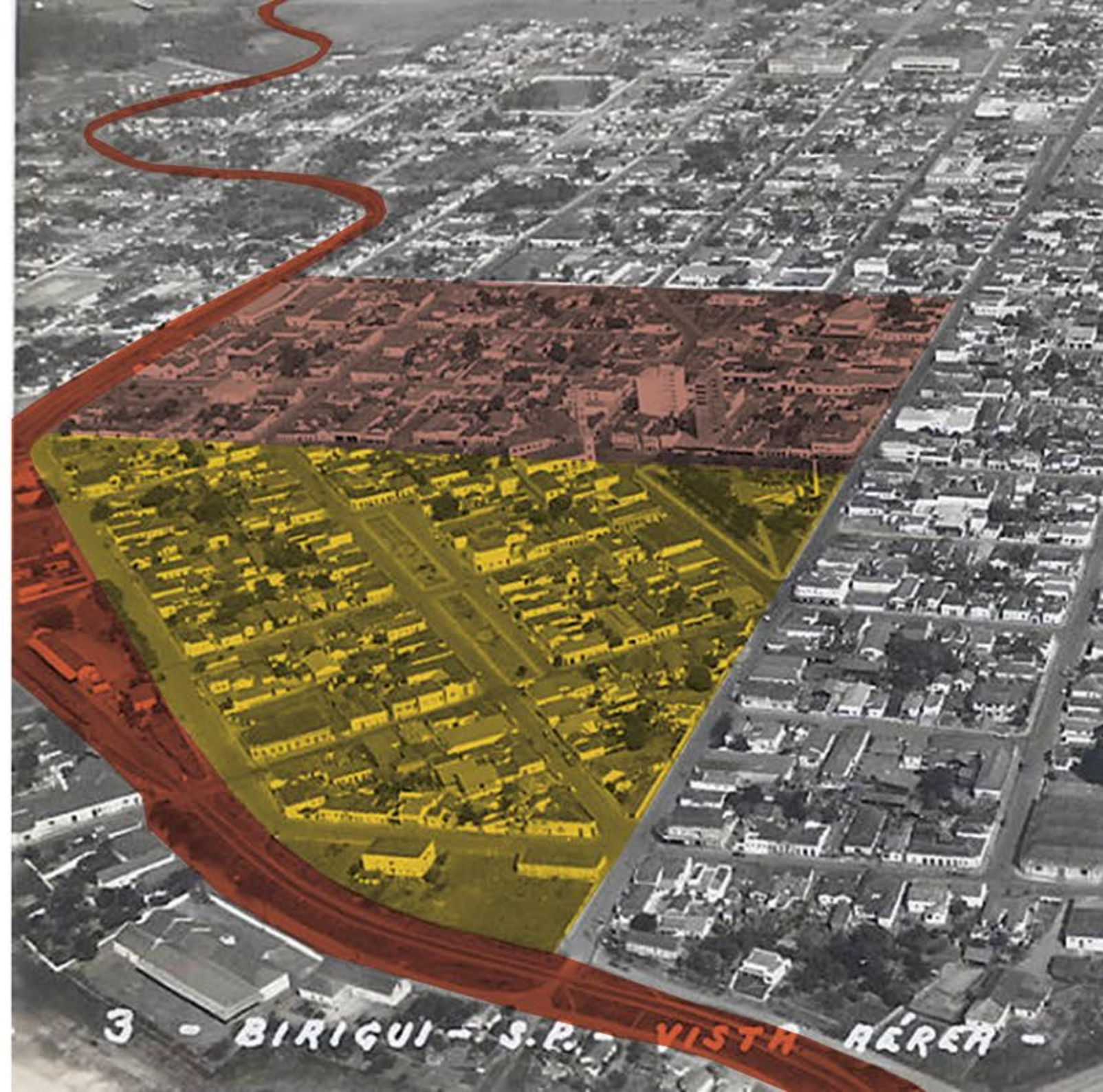
⁸ GHIRARDELLO, N. Op. cit. São Paulo, Editora Unesp, 2002. p. 151.

⁹ RAMOS, D. S.; MARTINS, O, Op. cit. Araçatuba, Norograf, 1961. p. 48.

¹⁰ GHIRARDELLO, N. Op. cit. São Paulo, Editora Unesp, 2002. p. 211-2012.

Figura 8_ Vista aérea na qual a cor vermelha representa o traçado dos trilhos e esplanada; a cor amarela, a primeira composição do traçado urbano; a cor rósea, a segunda composição.

Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.



De acordo com Ramos e Martins (1961), antes mesmo da fundação da cidade, a primeira via de comunicação se dava através da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em junho de 1914, a povoação de Birigui chamava a atenção da administração da CEFNOB e dos governos Federal e Estadual para os prejuízos que lhes faziam clamar pela abertura do tráfego, criação do Posto Telegráfico e construção da Estação.

São passados 4 anos desde que se fundara Birigui e ainda não se havia conseguido a Estação. O povo estava descontente. E não era para menos, motivo por que, no dia 15 de julho de 1915, a população dirigia ao Presidente da Câmara Municipal de Penápolis uma representação, pedindo providências para ser construída a Estação, instalado o Posto Telegráfico e solicitava outras medidas necessárias à sua expansão (...). Finalmente, no dia 2 de junho de 1916, o governo, aprovando o projeto, autorizava a construção da Estação. (RAMOS; MARTINS, 1961, p.107).

A primeira Estação foi inaugurada em 12 de abril de 1917 entre as Ruas Roberto Clark e Fundadores¹¹.



¹¹ No local da antiga esplanada da ferrovia, hoje se localiza a escola E.E. Prof.ª Regina Valarini Vieira, nela, apenas a escadaria da estação remanesce. Na parte externa do pátio da escola encontra-se, hoje, o marco "zero" da cidade.

Figura 9_ A arquitetura da Estação Ferroviária de 1917 da cidade de Birigui. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.

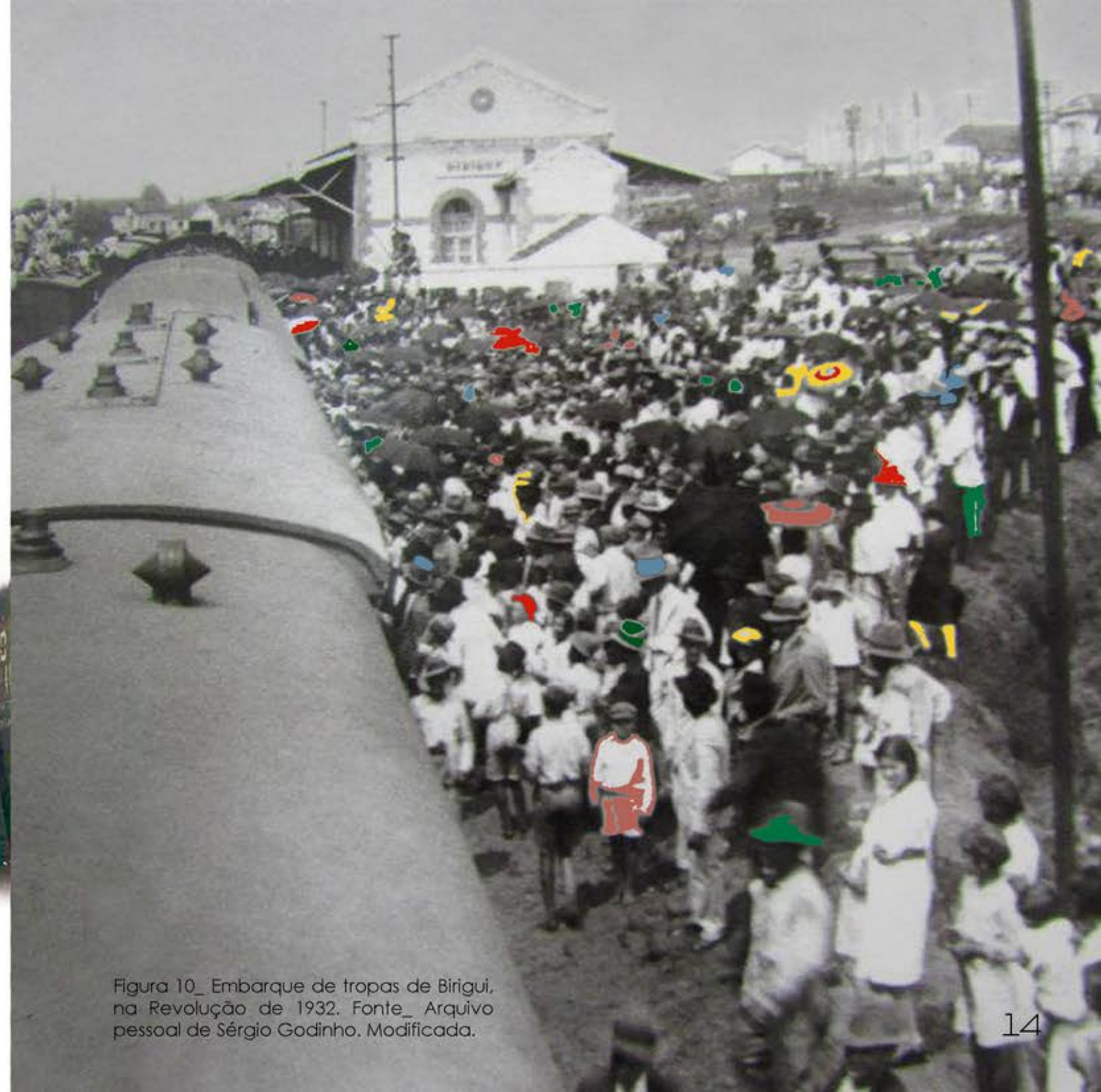
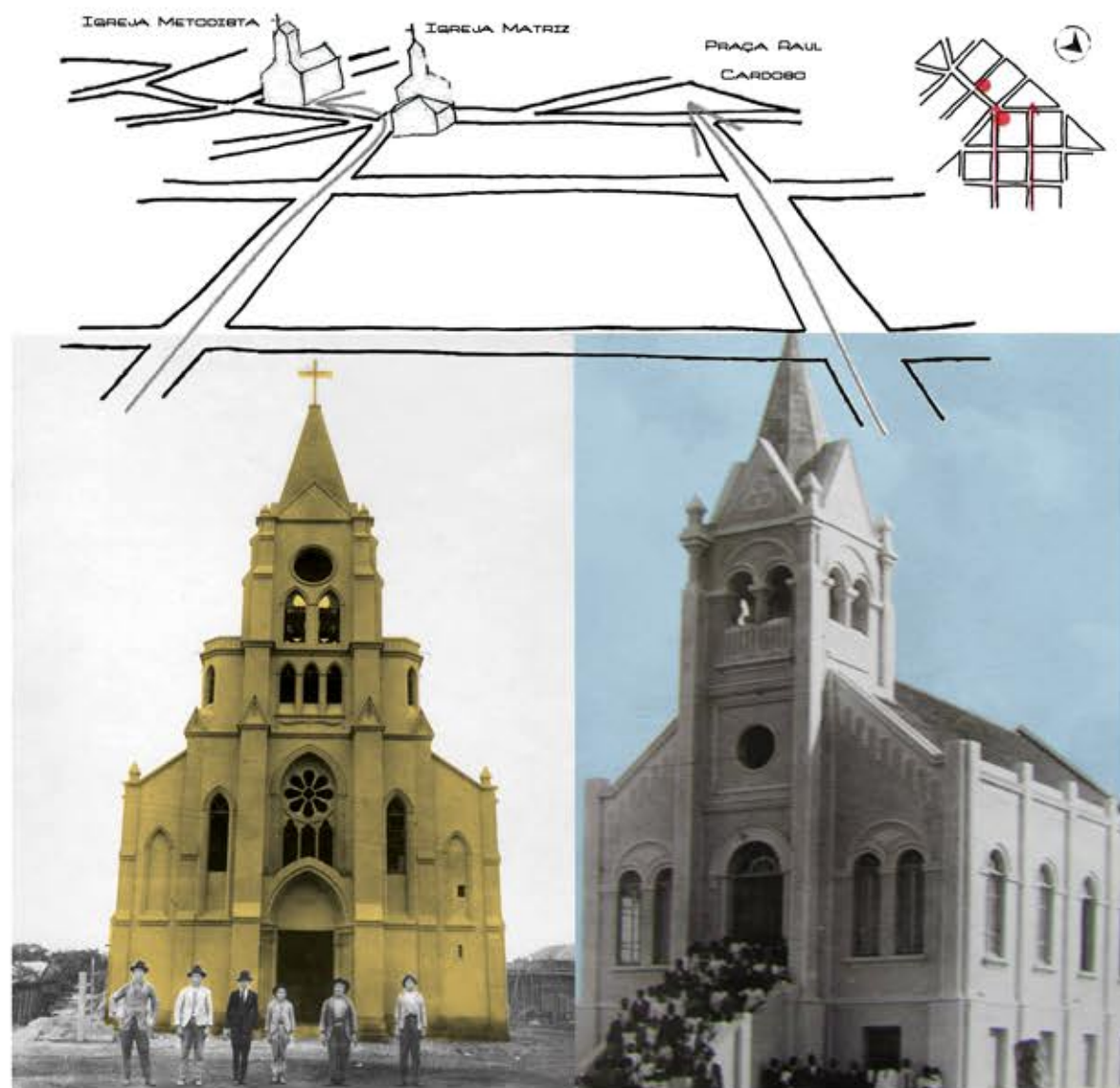


Figura 10_ Embarque de tropas de Birigui, na Revolução de 1932. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.

A Estação localizava-se em um dos limites da esplanada, sendo, por muitos anos, o principal edifício do povoado, cuja ocupação dos lotes se deu de forma linear, paralelamente aos trilhos e daí para as vias subsequentes. Sua implantação permitia, a partir da Rua Antônio Simões, um ângulo de visão que culminava na Praça Raul Cardoso¹²; a partir da Rua Osvaldo Cruz, à esquerda da Estação, avistava-se a Igreja Matriz e o Templo Metodista.



Entre o altiplano da esplanada e um córrego foi estabelecida a primeira casa da cidade, de pau-a-pique, na confluência da Rua Silveiras¹³ com a Rua dos Fundadores, onde foram construídas as primeiras moradias do lugar, antes mesmo do arreamento¹⁴. A numeração das casas tinha início na esplanada da Estação e avançava em direção às praças, o que foi preservado até os dias atuais.



¹² Atual Praça Dr. Gama.

¹³ Antiga Rua Tietê.

¹⁴ Hoje, no local da primeira casa da cidade, demolida, se localiza o prédio comercial "Baterias Baribat."

Figura 11_ Acima da figura tem-se um esquema da localização de ambas as Igrejas a partir da esplanada da antiga Estação Ferroviária. Em amarelo, à esquerda, a Igreja Matriz da cidade; ao lado, a antiga Igreja Metodista, hoje demolida. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada. Croqui da Autora.

Figura 12_ A primeira casa de Birigui, de pau-a-pique e o sócios fundadores da cidade. Fonte_ Museu Municipal Histórico de Birigui. Modificada.

Na Rua Roberto Clark, atualmente patrimoniada, razão pela qual ainda mantém os paralelepípedos da época da fundação da cidade, foi instalada a sede da companhia colonizadora *The San Paulo, Land, Lumber & Colonization Company*, na esquina com a Rua Antônio Simões¹⁵.

Foi no referido logradouro que, entre os anos 1910 e 1920, surgiram outras edificações construídas ao redor da estrada de ferro para suplantiar as necessidades da mesma. A uma quadra de distância da Estação foi instalado o Posto Telegráfico¹⁶.

Poucas são as edificações remanescentes deste período, e isso inclui a própria Estação Ferroviária: no local da antiga esplanada hoje se localiza a escola E. E. Prof.^a Regina Valarini Vieira, nela apenas a escadaria da Estação remanesce; na parte externa do pátio da escola encontra-se o marco "zero" da cidade.

Essas escassas edificações restantes ainda mantêm características da época de sua construção, embora com certa dificuldade. Podemos citar alguns exemplos: o Hotel São Bento, antigo Hotel Maroni; a casa do chefe da Estação, hoje patrimônio da Fateb – Faculdade de Ciências e Tecnologia de Birigui; o antigo bebedouro de animais.



¹⁵ O local hoje abriga um edifício comercial, "Papelaria B&R", cujo prédio, no entanto, mantém um pouco de suas características originais e ainda estampa, em sua fachada, o brasão da Companhia Colonizadora.

¹⁶ Atual prédio do Instituto da Criança, "restaurado" conforme características originais.

Figura 13_ Paralelepípedos. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



Figura 14_ Imagem da esplanada da antiga Estação, na década de 30, com vista para a Rua Roberto Clark e suas edificações. A citar: em amarelo, o edifício sede da Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo; em rosa, o antigo Hotel Maroni; na cor azulada, o Posto Telegráfico e em vermelho, a antiga Estação Ferroviária. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.

Figura 15_ O novo se funde ao velho: O antigo Posto Telegráfico à esquerda e atual Instituto da Criança, à direita. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho e acervo pessoal. Modificadas.





Figura 16_ O edifício que antigamente abrigava a sede da Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo hoje ainda estampa, imponente, o seu brasão. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



Figura 17_ A antiga casa do Chefe da Estação, hoje patrimônio da FATEB. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



Figura 18_ Na escola Regina Valarini Vieira a escadaria é remanescente da época em que ali estava a Estação. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



Figura 19_ O marco "zero" da cidade de Birigui, implantado exatamente onde ficava a catraca da época da ferrovia. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

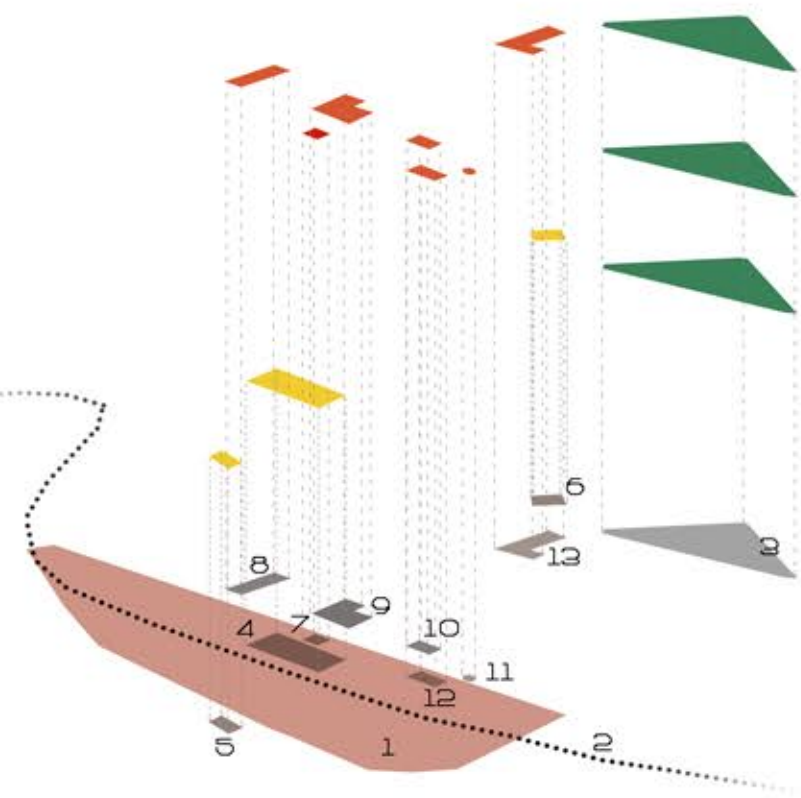


Figura 20_ O atual Hotel São Bento, onde se pode perceber o fechamento de algumas das janelas de sua edificação original. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



Figura 21_ O antigo bebedouro de animais, localizado ao lado da casa do Chefe da Estação. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



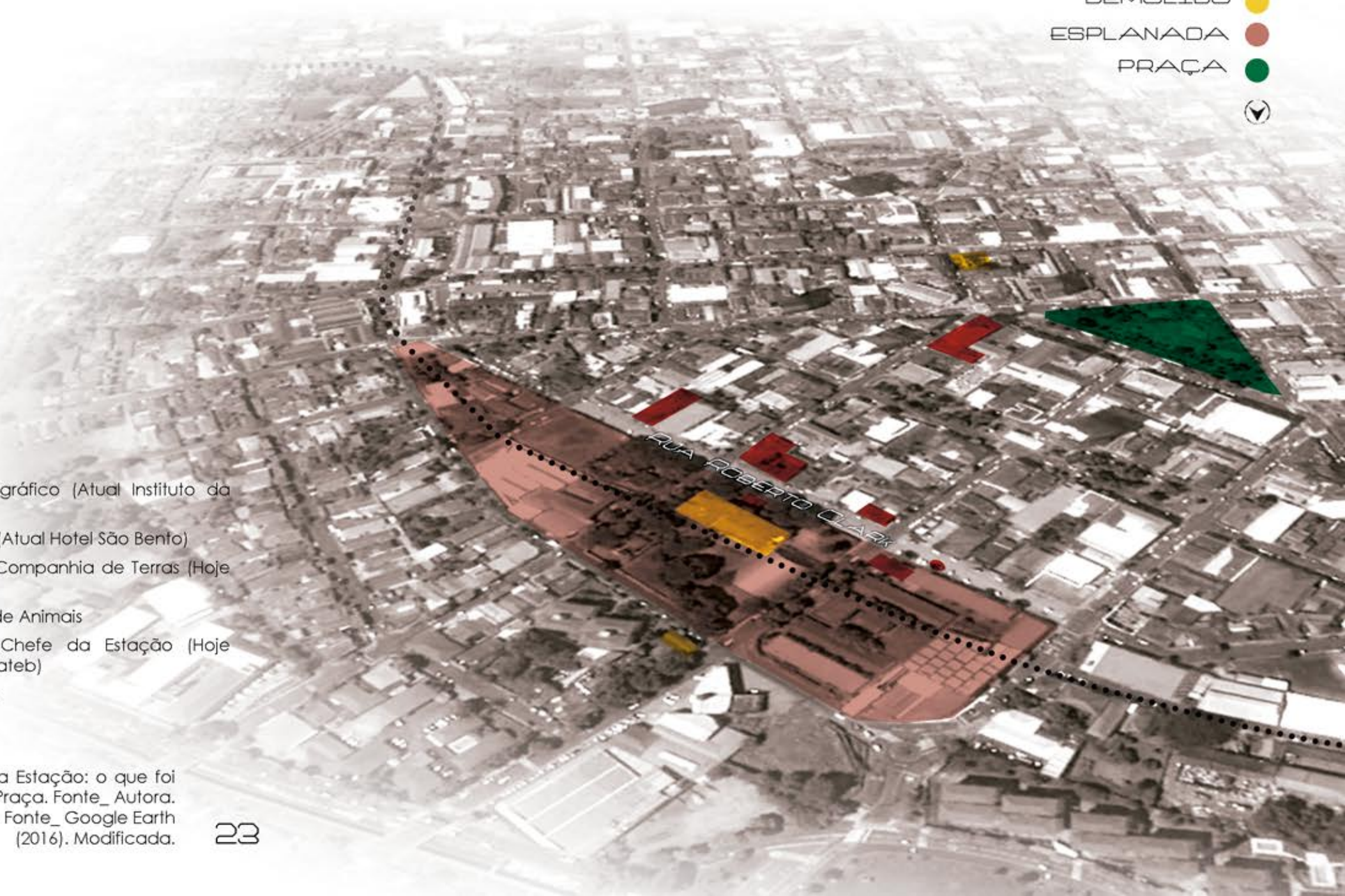


- 1 Esplanada
- 2 Antigo Traçado dos Trilhos
- 3 Os três tempos da Praça Dr. Gama
- 4 Estação Ferroviária - demolida (Hoje E. E. Regina Valarini Vieira)
- 5 Primeira Casa - demolida (Hoje Baterias Baribat)
- 6 Igreja Metodista - demolida (Hoje Banco do Brasil)
- 7 Escadaria da Estação

- 8 Posto Telegráfico (Atual Instituto da Criança)
- 9 Hotel Maroni (Atual Hotel São Bento)
- 10 Sede da Companhia de Terras (Hoje Papelaria B&R)
- 11 Bebedouro de Animais
- 12 Casa do Chefe da Estação (Hoje patrimônio da Fateb)
- 13 Igreja Matriz

Figura 22_ Esquema das edificações ao redor da antiga esplanada da Estação: o que foi demolido, o que ainda remanesce e os três tempos da Praça. Fonte_ Autora.

Figura 23_ A localização das edificações contíguas ao antigo leito férreo. Fonte_ Google Earth (2016). Modificada.

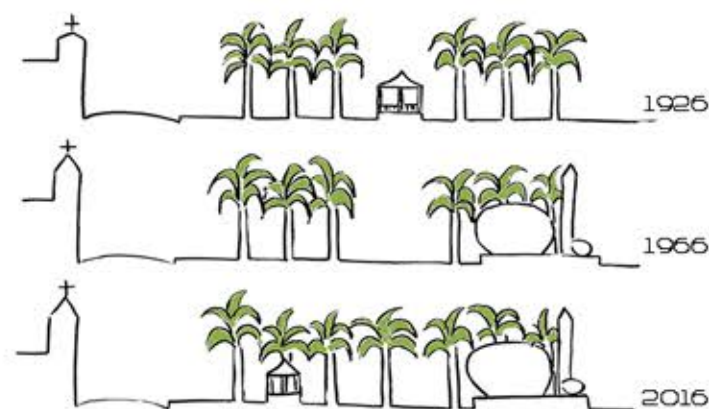


- EXISTENTE ●
- DEMOLIDO ●
- ESPLANADA ●
- PRAÇA ●
- ▼

No princípio de 1925, a prefeitura de Birigui cogitou a construção do jardim público para lazer da população no coração da cidade. Para tanto, veio de São Paulo, a pedido do então prefeito, o paisagista Guilherme Voit, que planejou o projeto do jardim e do coreto. A Praça foi inaugurada em 15 de novembro de 1926 e foi denominada Praça Raul Cardoso¹⁷.

Por ocasião do Cinquentenário de Birigui, em dezembro de 1961, a Praça sofreu modernizações: o posteamento, o piso e o sistema de eletricidade foram substituídos e foram construídos o Obelisco e a Concha Acústica, símbolo da cidade¹⁸, a qual abriga uma pérola de concreto (a popular "Praça da Concha"). Assim, nada remanesce da construção original, nem o próprio nome – a praça passou a ser denominada Praça Dr. Gama; o coreto, inclusive, foi demolido. As perdas à memória do lugar foram drásticas.

Em 2011, em razão do Centenário da cidade, a Praça foi novamente reformada, recebendo tudo novo. O coreto foi reconstruído segundo o projeto original, na tentativa de resgatar a memória da antiga Praça Raul Cardoso. Hoje essa praça é centro do comércio local e seu entorno é ladeado pela Igreja Matriz e por alguns edifícios que sobejam à época da fundação de Birigui. Marco da Cidade-Pérola, ela exerce, atualmente, importante função social, não tendo se tornado um lugar deteriorado.



¹⁷ Informações cedidas pelo senhor Sérgio Godinho, antigo morador da cidade, em entrevista à autora no dia 05 de abril de 2014.

¹⁸ RAMOS, D. S.; MARTINS, O. Op. cit. Araçatuba, Norograf, 1961. p. 230.

Figura 24_ Os três tempos da Praça: 1926, 1966 e 2016. Fonte_ Croqui da Autora.



Figura 25_ O primeiro tempo da Praça - 1930: ainda sob o nome de Praça Raul Cardoso, tem-se, em primeiro plano, o coreto original e, em segundo plano, a Igreja Matriz da cidade. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada. Croqui da Autora.



Figura 26_ O segundo tempo da Praça - 1966: vista aérea da Praça já denominada Dr. Gama, onde se tem a Concha Acústica, a Pérola de concreto e o Obelisco. Observa-se a ausência do coreto. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada. Croqui da Autora.



Figura 27_ O segundo tempo da Praça - 1966: a Praça Dr. Gama no ano do cinquentenário da cidade (1962), com destaque para a Concha, a Pérola e o Obelisco. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.



Atualmente, toda essa região central de Birigui, a primeira a se consolidar na cidade por causa da implantação da ferrovia da CEFNOB, não é um lugar degradado e tomado por usos marginais. O local sofreu perdas patrimoniais de algumas edificações que nasceram junto com a linha férrea, o que aconteceu nas demais cidades médias do Noroeste Paulista, mas não acompanhou o percurso que estas tomaram: Birigui, hoje, não possui usos marginais nas imediações do centro da cidade e das edificações remanescentes da época dos trens. Esses usos são encontrados nas adjacências da nova Estação Ferroviária, implantada na década de 70, quando da retirada dos trilhos do centro urbano.

Cabe aqui um questionamento do por que isso ocorre e por que não há uso marginal em toda essa área central, visto que este fato causou-nos estranhamento. Acreditamos dever-se a um quesito de cunho gestor da cidade, já que por decisão da administração de Birigui, ela, precocemente, transportou sua Estação Ferroviária e os trilhos para sua periferia, ainda no final dos anos 60. Isso fez com que, no momento em que a ferrovia se tornou obsoleta à sociedade, esses espaços ferroviários dos galpões industriais e da plataforma – que se tornariam abandonados e que foram os espaços adotados pelos tipos citadinos marginalizados das demais cidades – não se encontrassem mais no centro de Birigui. Assim, eles se voltaram à nova Estação Ferroviária e lá permanecem, deixando o centro livre de sua presença.

Figura 28_ O terceiro tempo da Praça - 2016: Vista para o novo coreto e a Igreja Matriz da cidade nos dias atuais. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada. Croqui da Autora.

1.4 A ECONOMIA BIRIGUIENSE, A DÉCADA DE 60 E A DECADÊNCIA DA FERROVIA

A economia cafeeira foi, sem sombra de dúvidas, dinamizada pela linha férrea, a qual facilitou o estoque de terras e a introdução da mão-de-obra imigrante, tornando o Oeste Paulista um polo de atração de capital. A cultura do café foi, assim, a primeira atividade econômica da cidade, surgida como agricultura de subsistência para alimentar os trabalhadores da ferrovia e primeiros moradores da região, advindos com ela¹⁹.

Com a crise cafeeira de 1929, a produção foi drasticamente reduzida e os produtores rurais foram obrigados a buscar novas alternativas para sua subsistência, assim, outras culturas agrícolas começaram a surgir. As lavouras de algodão passaram a ganhar, então, espaço na região, de tal forma que, em 1930, se destacavam economicamente²⁰, proporcionando o surgimento, nas décadas posteriores, das indústrias beneficiadoras de algodão, seguidas pelo amendoim e girassol.



Em razão da quantidade de algodão e amendoim produzidos, instalou-se na cidade, em 1940, a empresa Anderson Clayton & Co., fato tratado como marco inicial da industrialização de Birigui. Esta empresa, numa primeira etapa, servia como depósito de caroços de algodão, matéria prima que, posteriormente, passou a ser despachada até a cidade de Bauru, em vagões graneleiros para ser transformada em óleo²¹.



¹⁹ RAMOS, D. S.; MARTINS, O. Op. cit. Araçatuba, Norograf, 1961. p. 70.

²⁰ Na década de 1940, Birigui foi uma das maiores produtoras de algodão de toda a região Noroeste do Estado de São Paulo, ficando a frente de cidades como Araçatuba, Bauru, Lins e Penápolis.

²¹ Informações cedidas pelo senhor Sérgio Godinho, antigo morador da cidade, em entrevista à autora no dia 20 de novembro de 2014.

Figura 29_ Família San Miguel em Birigui, no ano de 1936. No caminhão, carga de algodão.

Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.

Figura 30_ Imagem da fábrica Anderson Clayton em construção. Observam-se os detalhes arquitetônicos da construção. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.

Segundo folder da época, a empresa abrangia uma extensa área da cidade, aproximadamente 17 alqueires de terra, sempre ladeada pelos trilhos, e contava com duas sedes: a primeira – Máquina de Beneficiar Algodão – na confluência das ruas Bento da Cruz e Roberto Clark, e a segunda – Máquina de Beneficiar Café – na Rua Mário de Souza Campos, ocupando a maior parte das terras da propriedade²².

Anderson, Clayton & Cia. Ltda.

EXPRESSÃO MÁXIMA DA INDÚSTRIA NOROESTINA

Fábrica de Oleo

(Algodão — Amendoim — Mamona — Soja — Girassol — Gergelim, etc.)
Rua Mário de Souza Campos, s/n — CP. n.º 38
Telefones, M-1 e M-7 — Birigui.
Área 17 alqueires — Instalada em 1946.
Gerente Geral: MARTINHO A SAMBIASE.

ACCO
BIRIGUI

Máquina de Beneficiar Algodão

Rua Bento da Cruz, 67.
Telefone, 153 — Birigui.
Gerente: Moacir Otero.

Máquina de Beneficiar Café

Rua Mário de Souza Campos, s/n.
Telefone, 620 — Birigui.
Gerente: José Carlos Diet.

²² Atualmente todas as edificações que podem ser aproveitadas da antiga fábrica estão ocupadas e tomadas por diversos usos, abrigando fábricas como a da Pampili, de calçados; a fábrica de móveis Fimap; a Secretaria de Água e Esgoto de Birigui – SAEB; e até mesmo galpões estão sendo utilizados para fins religiosos. As edificações da antiga Máquina de Beneficiar Algodão, na rua Roberto Clark, hoje, abrigam a empresa “Transsen – Aquecedor Solar”.

A partir do ano de 1947 a Anderson Clayton passou a produzir óleo na filial de Birigui. A empresa operou até fins da década de 70, quando da decadência das lavouras de algodão e amendoim na região, o que forçou o fechamento da filial da cidade²³.

Hoje, o terreno da empresa Anderson Clayton que compreendia a Máquina de Beneficiar Café foi desmembrado e ruas foram abertas entre os três grandes galpões que compunham o complexo industrial. Neles, algumas de suas características arquitetônicas ainda podem ser notadas, inclusive a vistosa caixa d'água, ainda de pé, tal qual naquela época.



²³ Informações cedidas pelo senhor Sérgio Godinho, antigo morador da cidade, em entrevista à autora no dia 20 de novembro de 2014.

Desses dois grandes núcleos industriais de Birigui ainda resta um vasto patrimônio edificado, embora muito tenha se perdido com a evolução da cidade. No entanto, em comparação ao patrimônio ferroviário em si, o que há está ocupado e abrigando novos usos, não tendo ficado à mercê da deterioração e de usos marginais, como aconteceu com as edificações remanescentes do segundo complexo ferroviário da cidade, dos quais trataremos adiante.

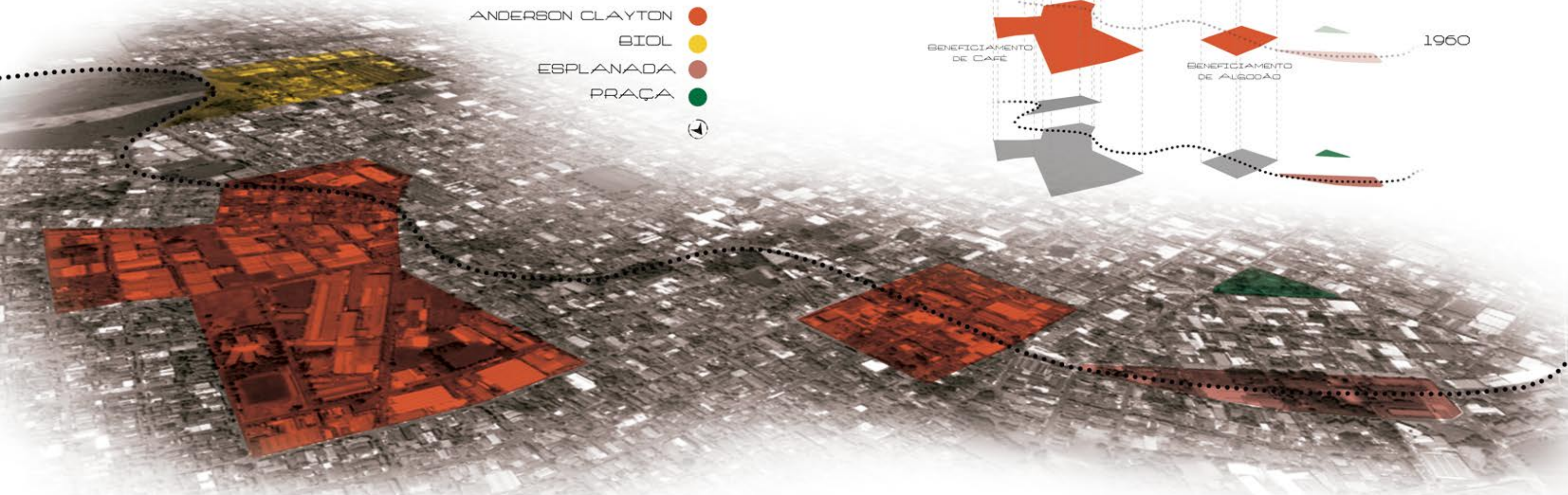


Figura 33_ Localização dos Complexos Industriais ao longo da antiga linha férrea - 1960. Fonte_ Google Earth (2016). Modificada.

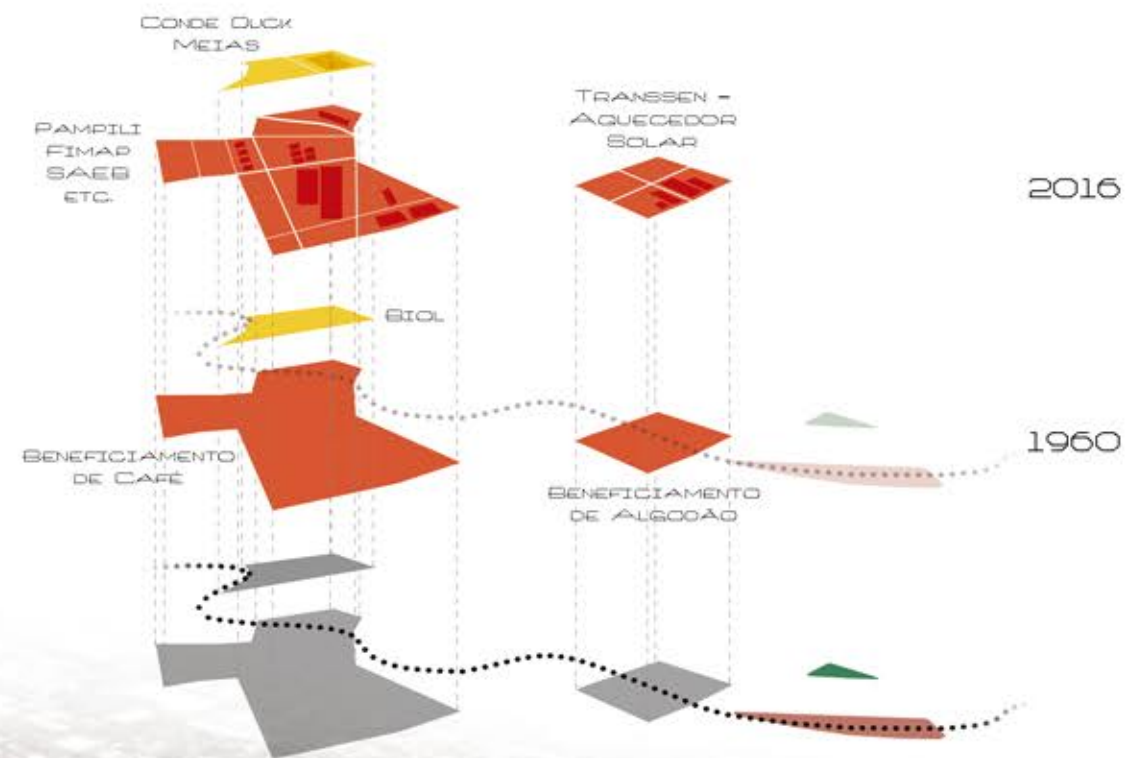


Figura 34_ Esquema dos Complexos Industriais em 1960 e a ocupação dos galpões remanescentes atualmente. Fonte_ Autora.

Mesmo com todo este aparato industrial que tenha se formado, até a década de 60, a cidade de Birigui mantinha sua economia voltada quase que exclusivamente para a agricultura. Não obstante, a sazonalidade da safra trazia ao município vários problemas, cujo principal era o desemprego²⁶.

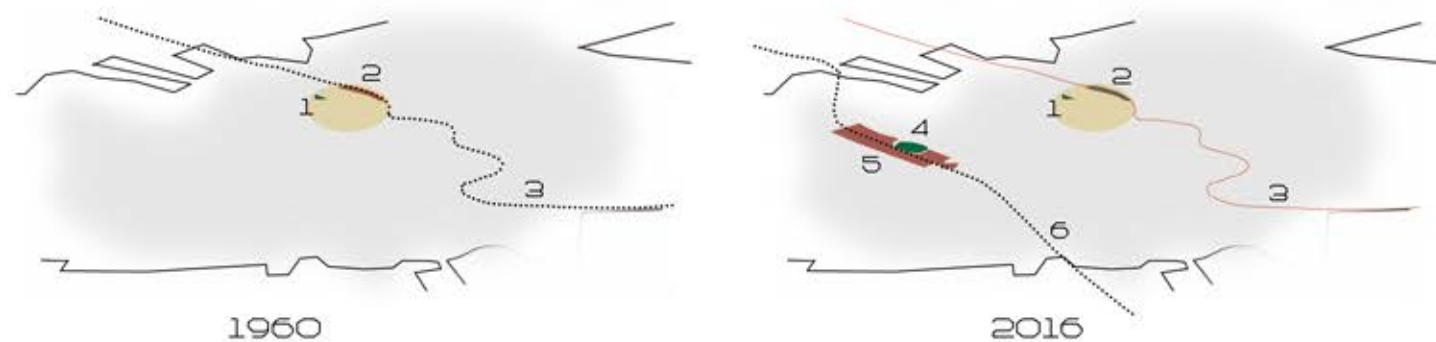
Por esse motivo uma indústria sólida e especializada na produção de calçados infantis vai despontar na cidade. A expansão da indústria calçadista, a partir dos anos 60, impulsionou a instalação de novas empresas no município, tais como prestadoras de serviços especializados, instituições voltadas à formação de mão-de-obra, fornecedoras de componentes e representantes de maquinaria e equipamentos²⁷. Estas empresas se espalharam pela malha urbana de Birigui de modo a abrangê-la por um todo, assim, observa-se, nesse período, a formação de uma aglomeração industrial de grande envergadura, conhecida nacional e internacionalmente, responsável por alcunhar a cidade como a Capital Brasileira do Calçado Infantil.

A partir do governo de Juscelino Kubitschek se deu um acelerado crescimento econômico através da expansão do setor industrial e um incentivo ao transporte rodoviário seguinte à implantação da indústria automobilística no país. Isso fez com que houvesse uma diminuição do transporte ferroviário, fazendo surgir os primeiros questionamentos sobre o futuro dos trilhos, os quais cortavam as cidades tomadas pela ferrovia, que se tornavam, a partir de então, ofuscados pelo desenvolvimento da rodovia.

²⁶ RIZZO, M. R. *A indústria de Calçados Infantis de Birigui*. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, Campinas, 2004. p. 12.

²⁷ SERRA, A. E. Op. cit. São Paulo, Novha Editora, 2006. p. 50.





Sob a desculpa de que os trilhos atravancavam o centro da cidade atrapalhando a passagem de pedestres e automóveis, aliada à falta de investimentos no setor ferroviário, foi anunciada sua retirada da malha urbana. A antiga Estação Ferroviária foi demolida, o antigo percurso dos trilhos foi asfaltado e um novo transferido para a periferia urbana²⁸; a linha do trem, propriamente dita, foi removida. Como uma cicatriz cunhada pela ausência da linha férrea, e serpenteando conforme a ferrovia fazia, surgiu a Avenida José Augustinho Rossi.

ESPLANADA ●
PRAÇA ●
CENTRO ●
▲

1960

- 1 Praça Raul Cardoso
- 2 Esplanada
- 3 Trilhos

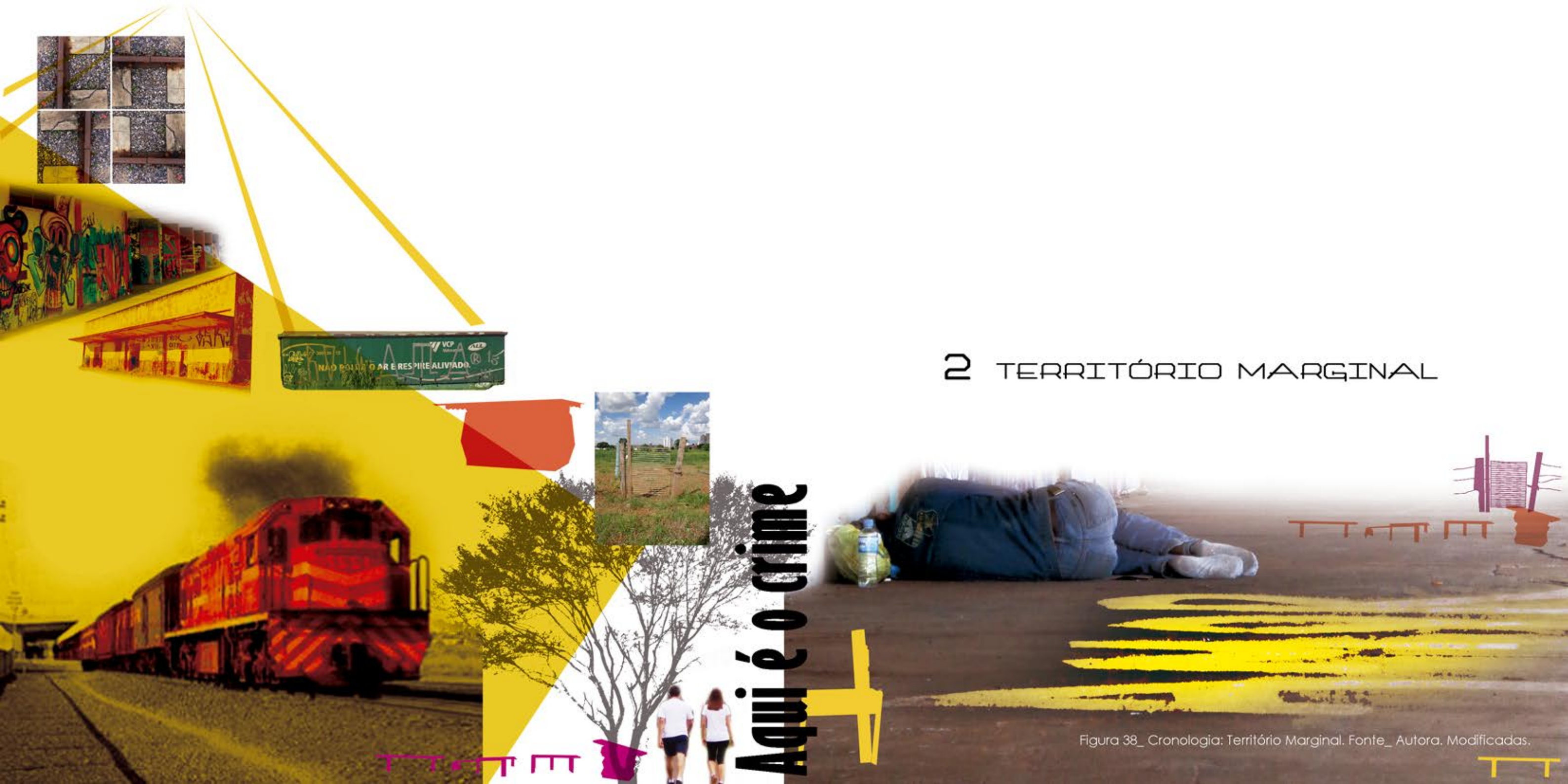
2016

- 1 Praça Dr. Gama
- 2 Antiga Esplanada - E. E. Prof.ª Regina Valarini Vieira
- 3 Avenida José Augustinho Rossi.
- 4 Praça Raul Cardoso
- 5 Nova Esplanada
- 6 Trilhos

²⁸A referência à "periferia urbana" foi usada visto que, na época da transposição dos trilhos, o novo local de sua implantação se localizava fora do centro da cidade, a cerca de seis quilômetros de distância. Nos dias atuais a localização dos trilhos e da nova Estação Ferroviária está totalmente inserida na malha urbana da cidade e relativamente próxima ao centro comercial da mesma.

Figura 36_ Esquema das malhas urbanas em 1960 e 2016. Fonte_ Autora.

Figura 37_ A malha urbana de Birigui com a sobreposição dos antigos e novos traçado dos trilhos, praça e esplanada. Fonte_ Google Earth (2016). Modificada.



2 TERRITÓRIO MARGINAL

Aqui é o crime

A ÁREA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE 1970

A antiga Estação Ferroviária de Birigui foi demolida em 1969 e uma nova implantada no ano de 1970 a cerca de seis quilômetros da primeira, na então Vila Real, hoje, Vila Isabel Marin.

Figura 39_ A Plataforma e os Trilhos: A nova Estação em outubro de 1979. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.



A construção desta nova Estação se deu no período do milagre econômico brasileiro, durante o governo da Junta Provisória de Médici, quando o Ministro dos Transportes, entre 1969 e 1974, era Mário Andreazza. Não se sabe ao certo quem foi o engenheiro ou arquiteto responsável por sua construção, acredita-se ser um engenheiro da própria CEFNOB, já que algumas estações construídas no mesmo período tinham igual arquitetura, embora fossem de tamanhos diferentes, como a Estação Ferroviária de Promissão, por exemplo. Antigos moradores de Birigui dizem que nessa Estação de 1970 existia uma placa com o engenheiro responsável por "Novas Obras Brasileiras"; não se sabe, porém, sua designação²⁹.

²⁹ Informações cedidas pelo senhor Sérgio Godinho, antigo morador da cidade, em entrevista à autora em data de 25 de maio de 2014.

Figura 40_ O edifício da Estação em 1989. Fonte_ Arquivo pessoal de Sérgio Godinho. Modificada.



Essa nova Estação Ferroviária ainda exerceu por bastante tempo a função de transporte de passageiros. Sua desativação se deu na década de 90, quando um depósito de cimento e cal passou a funcionar no galpão adjacente à Plataforma da Estação. Ele esteve em atividade até o início dos anos 2000, quando o complexo ferroviário entrou em definitiva decadência.

Foi nesse período, também, que a administração da CEFNOB concedeu a posse das terras do pátio ferroviário ao município de Birigui, para que este fosse o responsável pela manutenção do local, embora o poder público nada faça pelo mesmo, sendo tratado à revelia pelos gestores urbanos.

Hoje, o trem cargueiro passa no local uma vez ao dia, ainda que as condições para sua passagem não sejam favoráveis. Há somente uma linha de trilhos, cuja manutenção fica a serviço da América Latina Logística (ALL). Os trilhos, no entanto, ao longo de todo traçado, apresentam-se em alguns pontos quebrados e danificados, além da falta de alguns dormentes.

Deste modo, a nova Estação construída para uma cidade modernizada foi se tornando, aos poucos, exemplo emblemático do abandono do patrimônio ferroviário, atualmente à mercê da debacle. Degradada e muito suja, a área da nova Estação Ferroviária de Birigui é um vazio urbano onde, durante o dia, o silêncio prevalece. Um lugar que se guarda em segredo, tal como uma ruína de uma civilização passada.

A primeira impressão que os vazios urbanos, inseridos na malha urbana das grandes cidades nos causam em nossos percursos cotidianos, é de um certo estranhamento. Em meio ao burburinho da cidade, ao fluxo intenso de pessoas que vem e que vão, esses terrenos são estranhamente silenciosos. Se alguns deles, ocupados por estruturas obsoletas, evocam tempos idos – quando irradiavam uma prosperidade que acreditava não ter fim – outros, vacantes, marginais, provocam sentimentos ambíguos: ora nos despertam sonhos de novas estruturas urbanas, ora a sensação de que devemos evitá-los em nossos trajetos. (BORDE, 2003, p. 1).



Desta maneira, o grande vazio urbano que compõe a Estação Ferroviária de 1970 da cidade de Birigui – aproximadamente 180 mil metros quadrados – se engendra como um legado dos áureos tempos ferroviários. Entretanto, os TRILHOS, a PLATAFORMA da Estação, um VAGÃO (contêiner) e um GALPÃO, o “esqueleto principal” do Complexo Ferroviário, definem pela falta de manutenção.

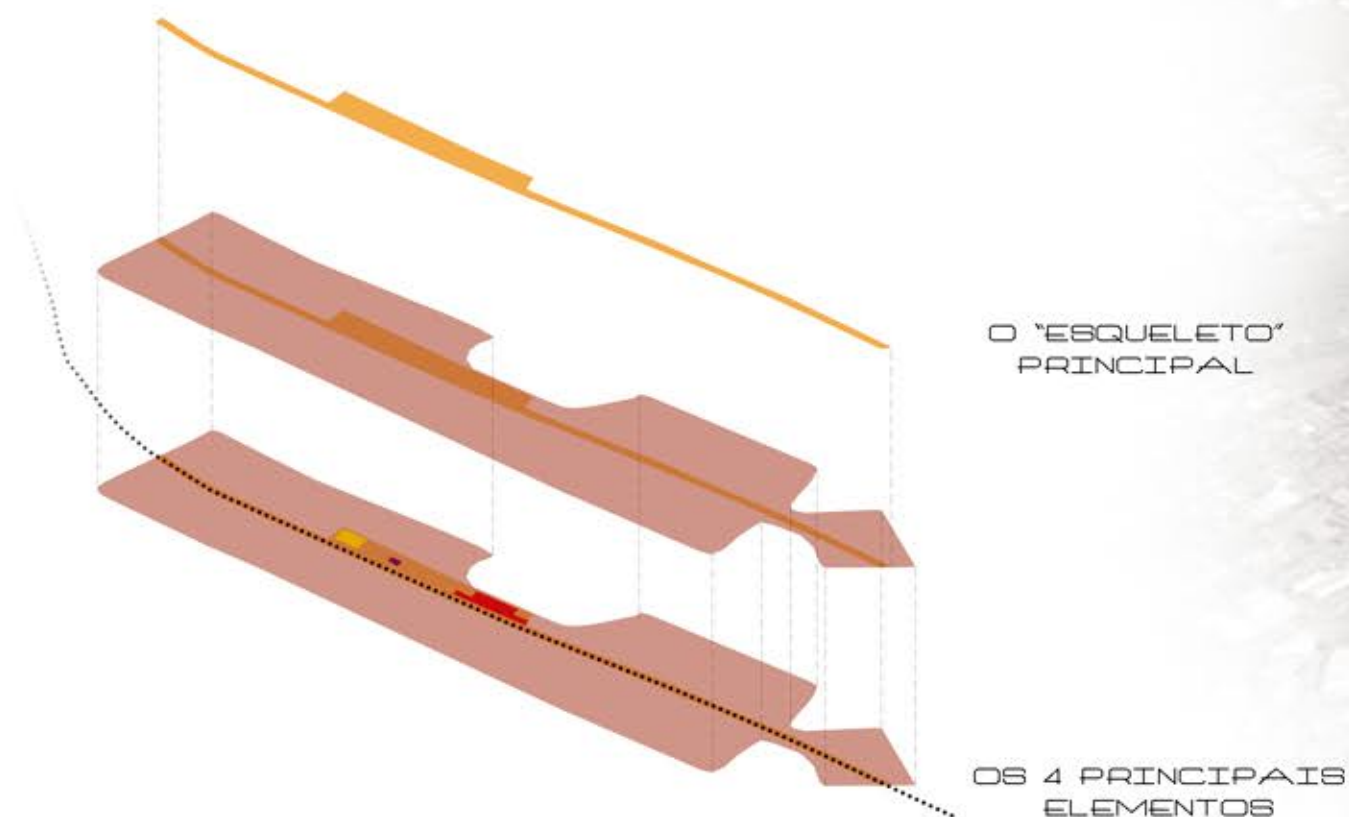
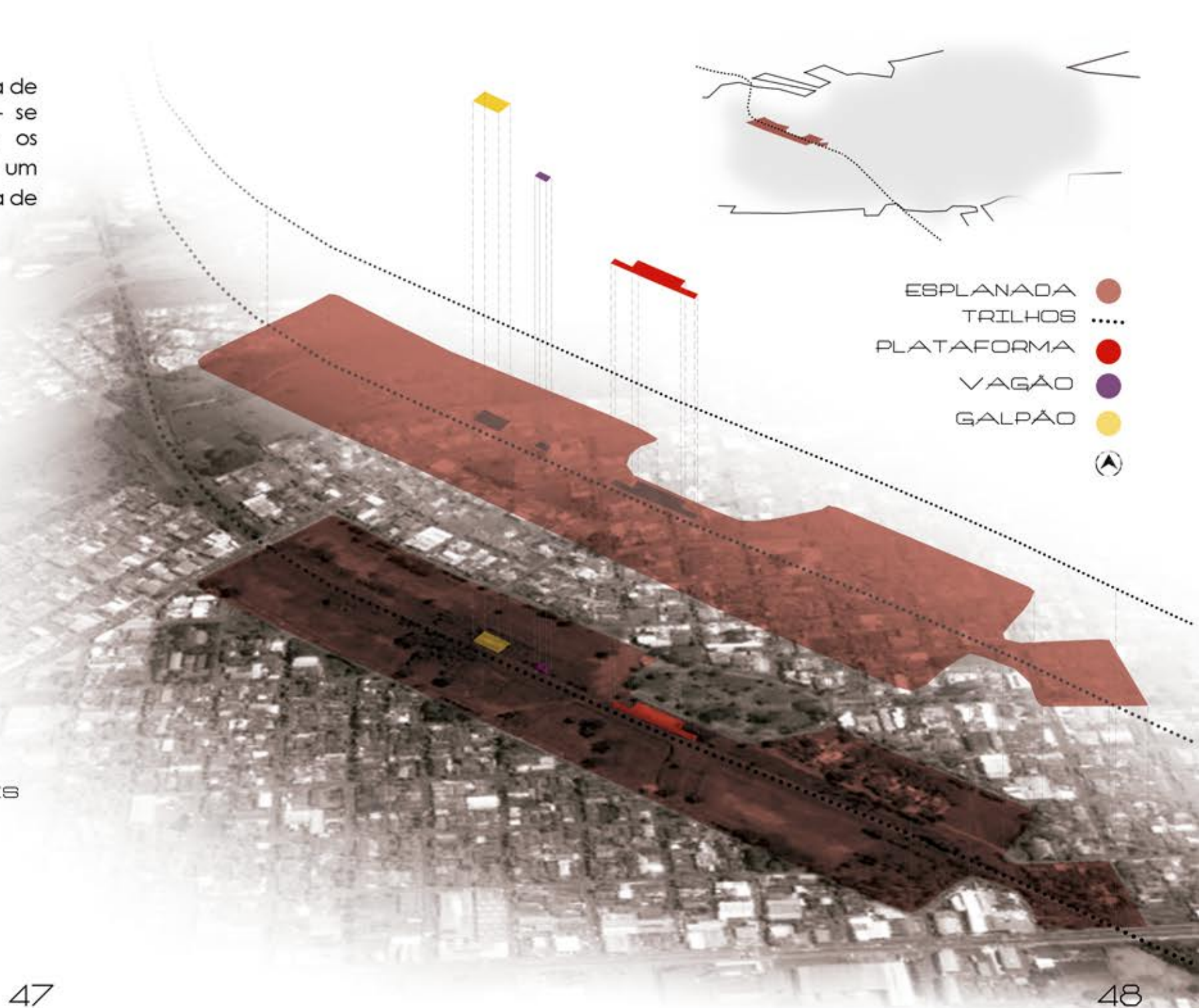


Figura 42_ Esquema dos quatro elementos mais importantes que formam o “esqueleto” principal do Complexo Ferroviário de Birigui. Fonte_ Autora.

Figura 43_ Esquema da malha urbana de Birigui com a localização da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 44_ A nova Esplanada de Birigui: os quatro principais elementos que a formam. Fonte_ Google Earth (2016). Modificada.



Os TRILHOS, desgastados, quebrados e danificados, faltam de alguns dormentes e trilham, desde sempre, um único caminho a ser seguido.

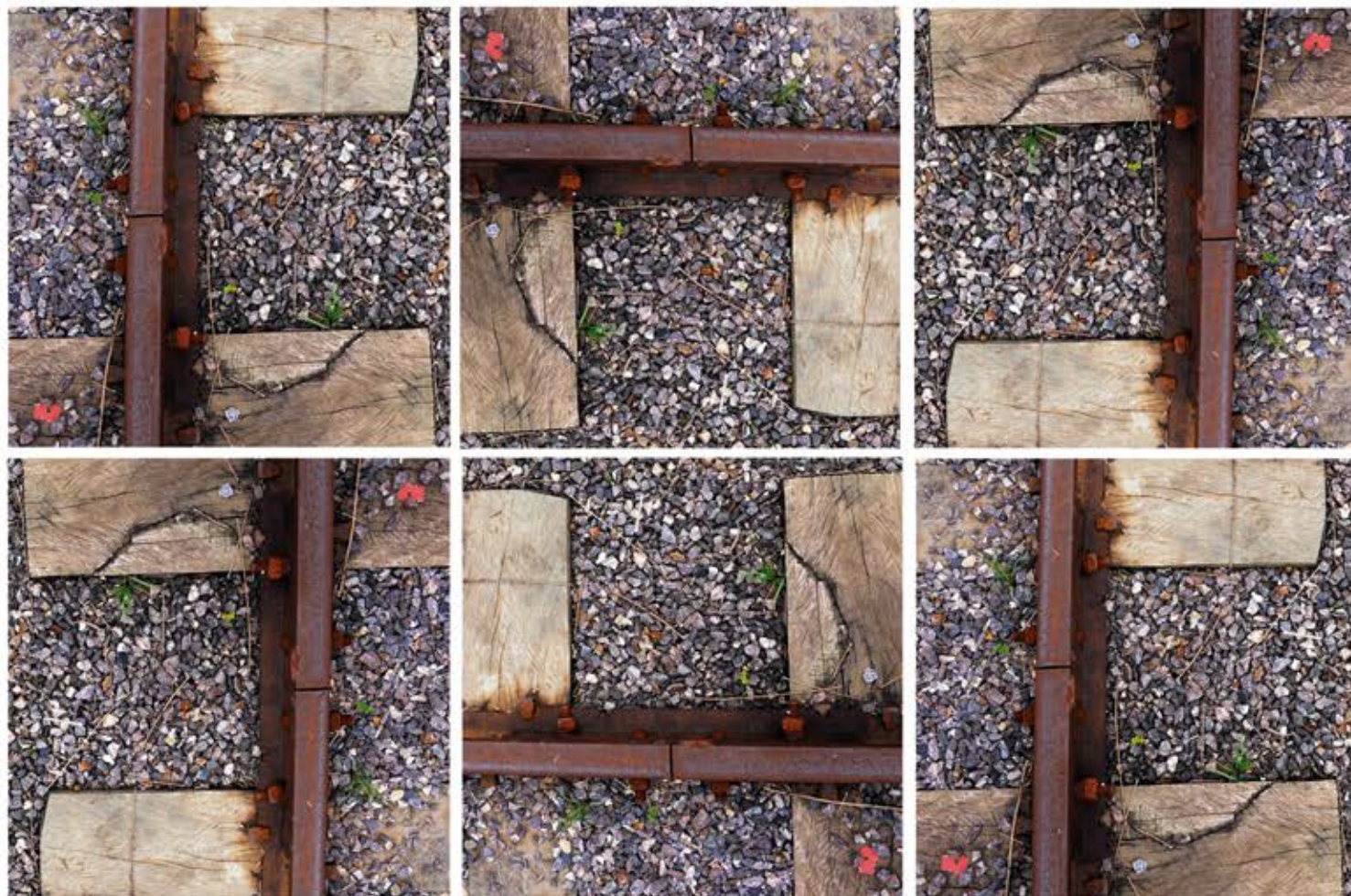
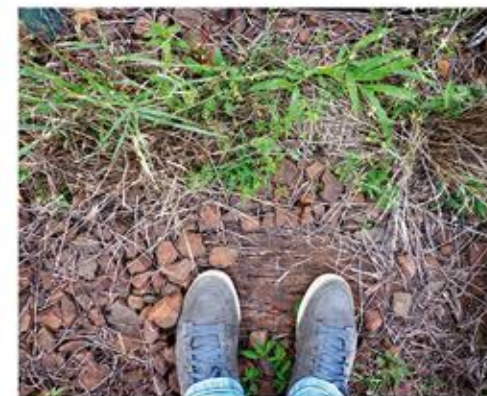


Figura 45_ Os Trilhos. Fonte_ Acervo pessoal.

Figura 46_ Esquema com a localização dos trilhos na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 47_ Uma roupa em meio aos trilhos e vegetação. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 48_ O caminhar sobre os trilhos. Fonte_ Acervo pessoal.



O edifício principal do conjunto, a antiga PLATAFORMA de embarque e desembarque de passageiros, encontra-se abandonado e fechado. A Prefeitura utiliza o galpão da Plataforma como depósito de materiais diversos. Suas portas e janelas foram vedadas com o decorrer do tempo de modo a inutilizar entradas e evitar possíveis "invasões" de pessoas que eventualmente ali se abrigavam durante a noite. As janelas e portas restantes estão com seus vidros quebrados. O lixo é uma forte presença no local. Suas paredes e os pilares que sustentam a marquise modernista têm intervenções de grafites de diferentes autores e estilos.



Figura 49_ A Plataforma, o mato que a invade, o grafite que a ocupa. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 50_ Esquema com a localização da Plataforma na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 51_ A Plataforma da Estação. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



O VAGÃO, pertencente à ALL e elemento marcante da esplanada, localizando-se entre a Plataforma e o Galpão, modificou-se muito rapidamente: no começo dos estudos - aproximadamente Março de 2014 - encontrava-se relativamente bem conservado e ainda mantinha sua lona em perfeito estado; atualmente, em decorrência do tempo e da ação de vândalos, a lona não existe mais, seu interior pegou fogo devido à velas utilizadas em rituais, suas laterais contêm grafites e pichações e o mato teima em invadir o local.

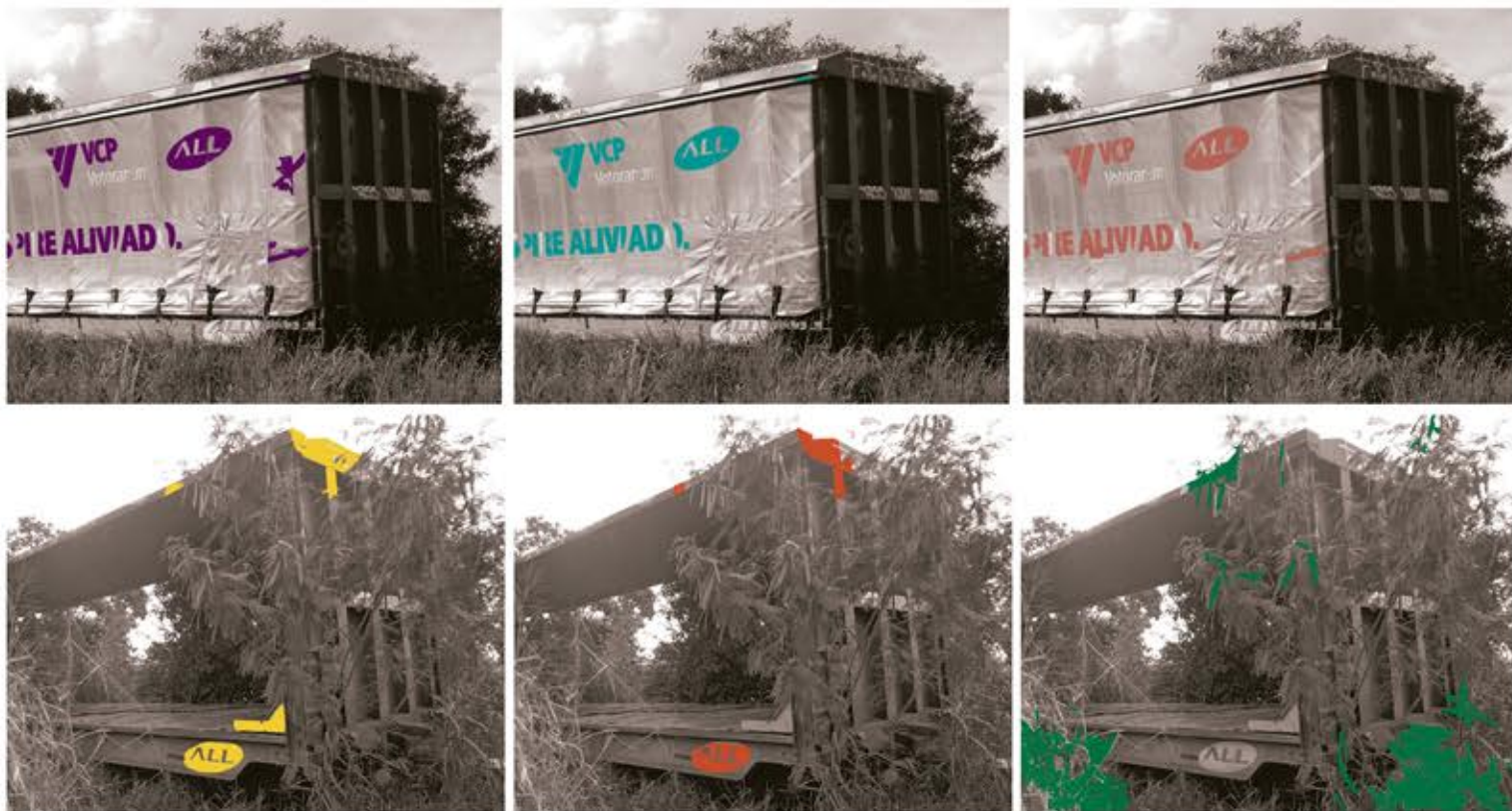


Figura 52_ O antes e o depois o vagão abandonado. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 53_ Esquema com a localização do Vagão na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 54_ O vagão nos dias atuais. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 55_ O vagão no começo dos estudos da área. Fonte_ Acervo pessoal.



O GALPÃO, antigo almoxarifado ou depósito de distribuição da ferrovia³⁰, distando aproximadamente 160 metros da Plataforma, é o elemento mais pitoresco de todo o complexo ferroviário. Em suas ruínas, somente as paredes resistem em meio à alta vegetação que o circunda e dificulta seu acesso. Nas paredes externas algumas pichações são visíveis; no interior da edificação, entretanto, os mais belos desenhos de grafites de todo o complexo, verdadeiras obras de arte de artistas à margem da lei. É o reduto preferido dos drogados que utilizam o local para uso de suas substâncias ilícitas, já que a edificação não possui portas ou janelas que impeçam sua entrada. Em seu interior, um amplo espaço sem pilares é dominado por vegetação rasteira, lixo e, por vezes, resquícios de usos de drogas e práticas sexuais. Não há cobertura, embora se consiga imaginá-la devido às marcas deixadas nas paredes. Uma árvore cresceu em meio ao que seria um banheiro na fachada leste do espaço.



³⁰ Informações cedidas pelo senhor Sérgio Godinho, antigo morador da cidade, em entrevista à autora em data de 11 de julho de 2015.

Figura 56_ Esquema com a localização do Galpão na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 57_ O Galpão. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 58_ A vegetação toma conta do antigo Galpão Ferroviário. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



Além destes quatro principais elementos que compõem o Complexo Ferroviário, ruínas que nos fazem compreender mais sobre o nosso passado recente e ajudam a compor memórias e o porvir de um lugar ainda prenhe de sentido, outros componentes importantes o formam: a VILA FERROVIÁRIA, a PRAÇA, a BARRAQUINHA DO CALDO DE CANA, AVENIDAS importantes, PLANTAÇÕES e CRIAÇÃO DE ANIMAIS e as CERCAS que os envolvem, CAMINHOS de intenso fluxo marcados no chão, um TRAILER de lanches, uma HORTA, a PISTA DE CAMINHADA – além de todos os tipos citadinos que estes elementos trazem impingidos em si.

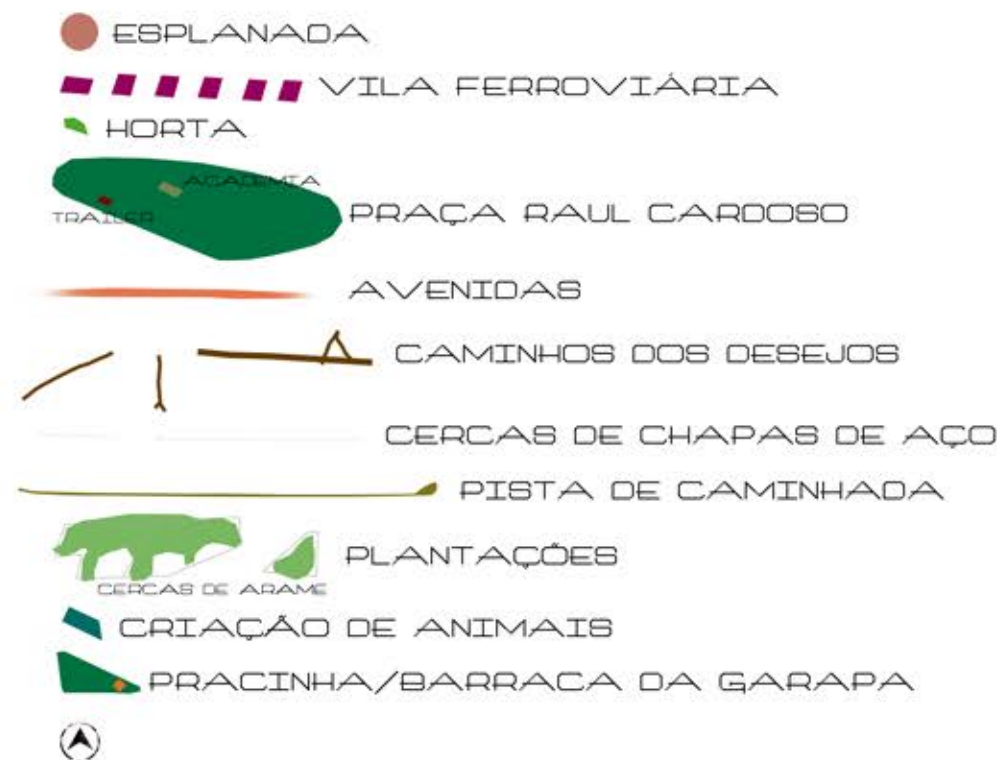
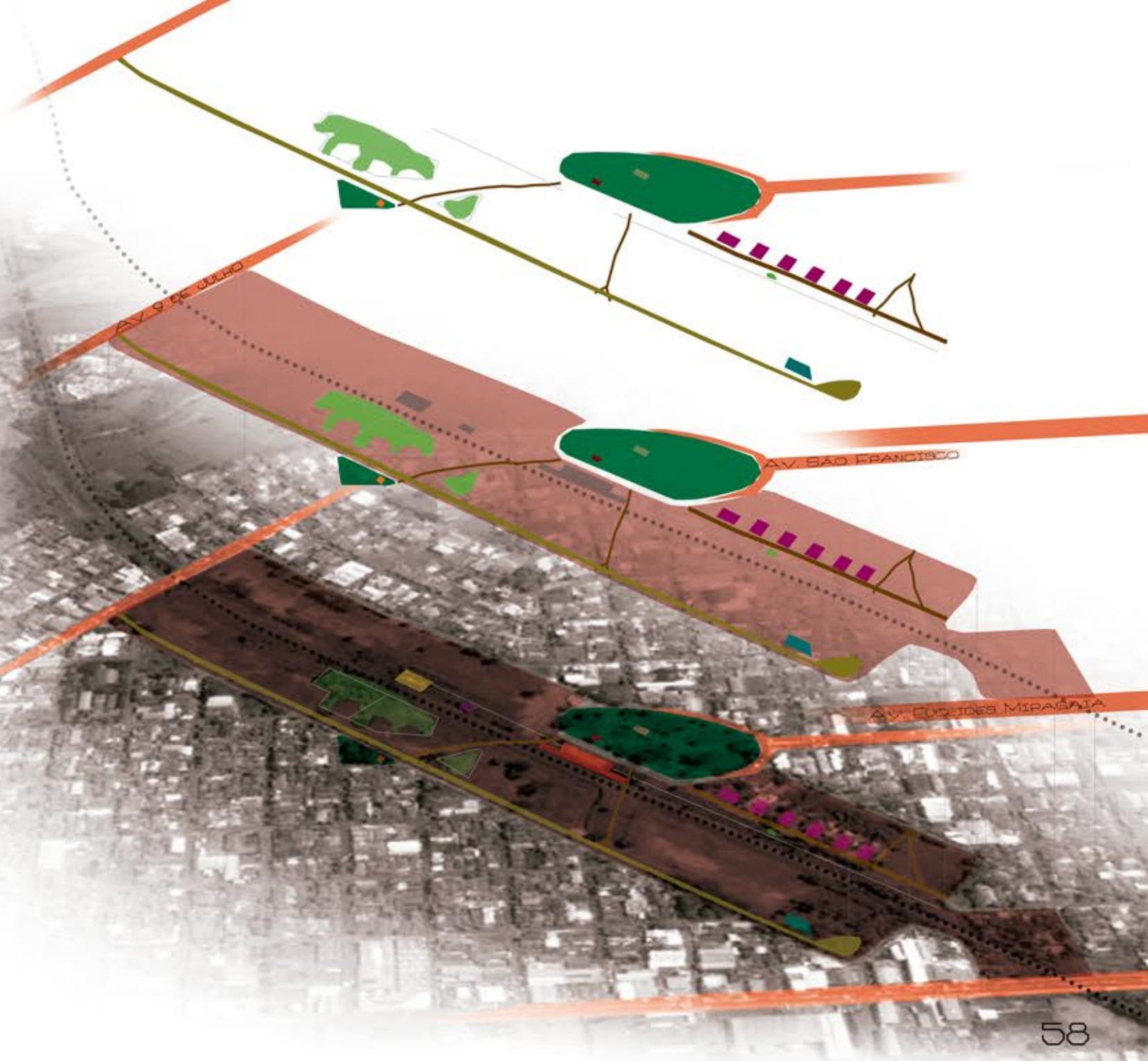


Figura 59_ A nova Esplanada de Birigui: os elementos que a formam. Fonte_ Google Earth (2016). Modificada.



Partes da memória e histórias vivas, ainda residem no local as famílias dos antigos ferroviários, MORADORES das casas construídas pela Companhia para seus funcionários. Todas as famílias residentes na VILA FERROVIÁRIA são remanescentes da época da ferrovia e são testemunhas de seu período de glória e de deterioração. São elas que sofrem, atualmente, com o descaso do poder público. Em conversa com a Sra. Ana Maria³¹, esposa de um ex-ferroviário e moradora há 30 anos do local, as 11 casinhas (incluindo a do antigo chefe da Estação)³², sofreram modificações em sua arquitetura, ao longo dos anos. No entanto, ainda não há asfalto, tampouco serviço de água e esgotos.

Tem um encanamento só que pega o esgoto de todas as casas e lá na última tem uma fossa. Água é de poço artesiano e o mesmo relógio dividido pelas 11, o que é injusto porque eu não tenho piscina, mas vários aqui construíram. (Sra. Ana Maria em informação verbal).

Além disso, relatou problemas como a insegurança no local.

(...) cheio de drogados e mendigos, mas é um lugar calmo. Levo meus neto(s) pra brincar na Praça final da tarde e nunca fui importunada, mas (es)tamos sempre de olho. De vez em quando roubam coisas da nossa horta, não sei se pra vender ou pra comer. Vai ver nem são eles. (...) A esplanada, depois do fim da ferrovia, é uma realidade paralela, com todo tipo de gente. (Sra. Ana Maria em informação verbal).

A HORTA mencionada pela moradora é logo em frente às casinhas e possui alface, salsinha e cebolinha, tomate cereja e manjericão. Ela e D. Madalena, outra moradora do local, cuidam da mesma, embora relatem que pessoas do outro lado da esplanada também ajudem a mantê-la.

³¹ A Sra. Ana Maria é esposa de um antigo funcionário da CEFNOB e reside há 30 anos no mesmo local. As informações foram cedidas à autora em entrevista no dia 07 de janeiro de 2015.

³² A casa do antigo chefe da Estação era a primeira da Vila, voltada à Praça Raul Cardoso e com arquitetura diferenciada das demais, que são geminadas duas a duas.

Figura 60_ Esquema com a localização da Vila Ferroviária e da horta na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 61_ Os bancos: pequenos elementos cuja existência é certa em frente às casas da Vila. Fonte_ Acervo pessoal. Modificadas.



Contígua à Vila e em frente à Plataforma da Estação foi construída, no mesmo período desta, uma praça, denominada PRAÇA RAUL CARDOSO, tal qual a antiga Dr. Gama, embora não remeta à mesma arquitetonicamente. Atualmente é conhecida como "Praça da Bola", devido ao seu formato ovalado.

A Praça é uma espécie de esplanada, semicircular, lida por nós como um espaço ermo, pouco arborizado e subutilizado pelos moradores do entorno, embora possua forte potencial para desempenhar o papel de permanência e sociabilidade durante a semana. Aos finais de semana, durante o começo da noite, carros, motocicletas e pedestres praticam uma espécie de footing ao redor da praça, e o espaço se transforma completamente: adolescentes e jovens utilizam do espaço para paqueras e fazem uso de bebidas alcóolicas, usufruindo das ofertas de alimento ao redor da Praça.

Sua movimentação é maior ao entardecer dos finais de semana e durante o período da noite, ocasionada pelos bares e restaurantes noturnos que funcionam em suas adjacências, bem como em razão do TRAILER DE LANCHES que funciona na própria praça. Nos últimos meses a Prefeitura da cidade instalou, no local, equipamentos de ACADEMIA PARA EXERCÍCIOS DE IDOSOS, os quais estão inutilizados até o momento.

A comunicação com o dono do trailer de lanches foi, de certo modo, complicada, acreditamos que pelo fato de não haver regularidade do mesmo perante a Prefeitura. O dono é um funcionário, ao abrir o estabelecimento, erguem uma tenda amarrando-a ao poste de luz e a uma árvore próxima. Segundo eles, "não é sempre que a gente monta, mas chama atenção de clientes e proporciona um ambiente mais agradável". O trailer não é móvel, "estamos sempre aí", diz o dono.

A sensação que se tem é que, durante o dia, em meio ao burburinho e ao alvoroço de uma cidade viva, a Praça é esquecida, se transformando, à noite e aos finais de semana, em um reduto de jovens e famílias em busca de lazer, descanso e ofertas de alimento.

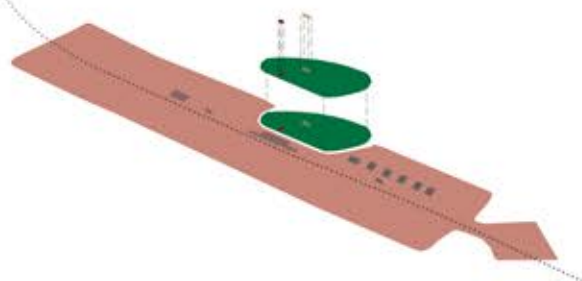


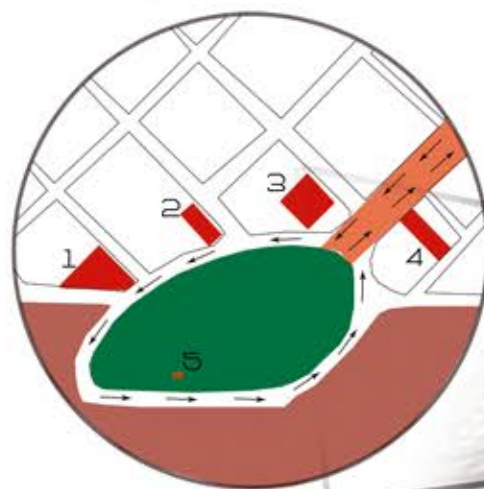
Figura 62_ Esquema com a localização da Praça Raul Cardoso, do trailer de lanches e da academia. Fonte_ Autora.

Figura 63_ A Praça durante o dia na semana. Fonte_ Arquivo pessoal. Modificada.

Figura 64_ A Praça ao anoitecer no fim de semana. Fonte_ SANCHES, N. C. (2015). Modificada.



AVENIDAS IMPORTANTES como a Euclides Miragaia e a Nove de Julho margeiam o espaço da Estação Ferroviária. A Avenida São Francisco, grande concentradora de casas noturnas e academias, é um dos principais eixos até a Estação, sendo a Praça Raul Cardoso o término da mesma, funcionando como rotatória e retorno. A nordeste da esplanada tem-se uma área mais verticalizada, com presença de comércio, serviços e uma gama considerável de restaurantes e casas noturnas, de uma população classe média-alta; a sudoeste da mesma, casas mais simples e nenhuma verticalização.



- 1 Peixe e Cia. Lanchonete
- 2 Choppompeu - Restaurante
- 3 Seo Manga - Beer Garden
- 4 Republikka Vibe Club
- 5 Trailer de Lanches
- ↗ Sentido das vias

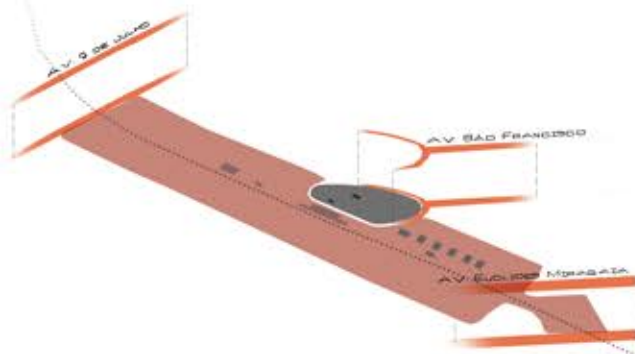
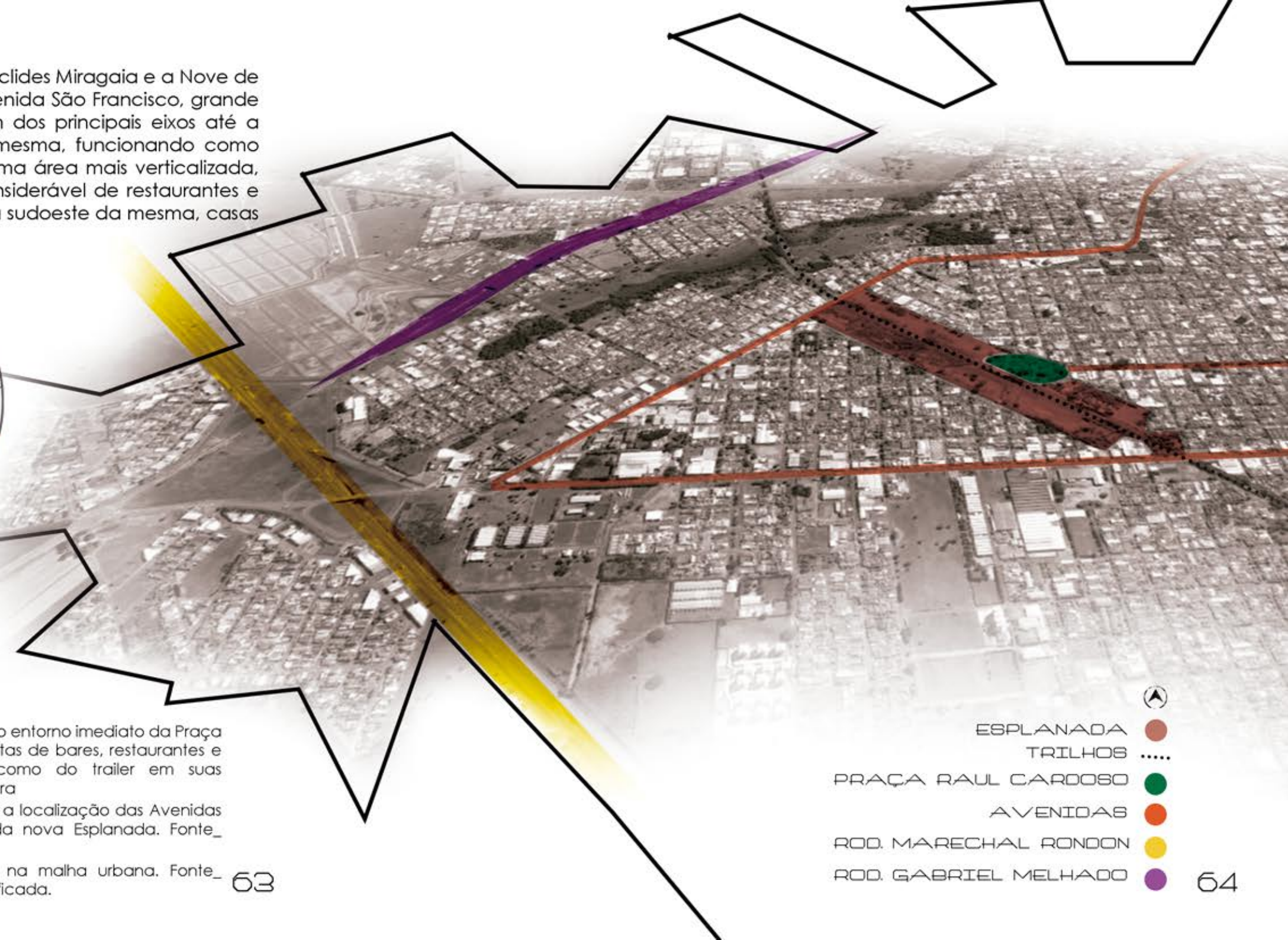


Figura 65_ Esquema com o entorno imediato da Praça Raul Cardoso e suas ofertas de bares, restaurantes e casas noturnas, bem como do trailer em suas adjacências. Fonte_ Autora

Figura 66_ Esquema com a localização das Avenidas no entorno da área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 67_ As avenidas na malha urbana. Fonte_ Google Eath (2016). Modificada.



- ESPLANADA ●
- TRILHOS
- PRAÇA RAUL CARDOSO ●
- AVENIDAS ●
- ROD. MARECHAL RONDON ●
- ROD. GABRIEL MELHADO ●

Neste espaço da Estação Ferroviária, o qual se materializa como um entrave urbano ao passo que se torna uma barreira verde, intransponível tanto a nível do pedestre quanto do motorista, pessoas e motociclistas criam CAMINHOS DOS DESEJOS por entre trilhos, ruínas e vegetação. São MOTOBOYS que cortam caminho por causa da dificuldade de se transpor o espaço com veículos e economizam o tempo de entrega; MÃES com carrinhos de bebês que passam em meio à vegetação simplesmente para chegar ao outro lado; EMPREGADAS DOMÉSTICAS que cruzam o lugar para trabalhar; moradores de um bairro que visam chegar a outro. Estes perpassam pelo local passageiramente, criando rastros rápidos e dando a sensação de que quem por ali se aventura é pioneiro de terras ainda não desbravadas.

Toda a margem do Pátio da Estação, próxima à Praça Raul Cardoso, é constituída por CERCAS DE CHAPAS DE AÇO VAZADAS distribuídas ao longo de todo o espaço. Elas tinham a função de evitar a circulação de pessoas pela zona dos trens, embora, hoje, suas descontinuidades permitam que haja essa transição de um lado a outro da área.

³³ A expressão 'caminhos dos desejos' foi utilizada pela autora para referir-se aos caminhos de intenso fluxo que ficam demarcados no chão como resultado dos desejos das pessoas de passarem por determinado local, embora nada no meio urbano os induza a passarem por ali, como pavimentação, calçadas, etc.

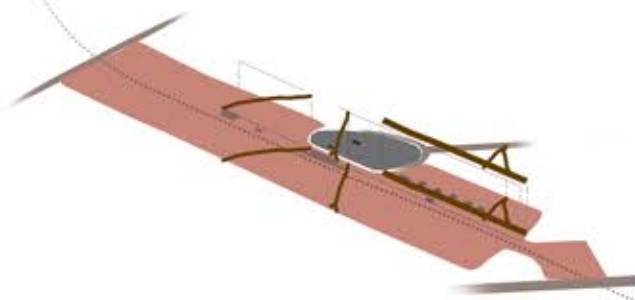
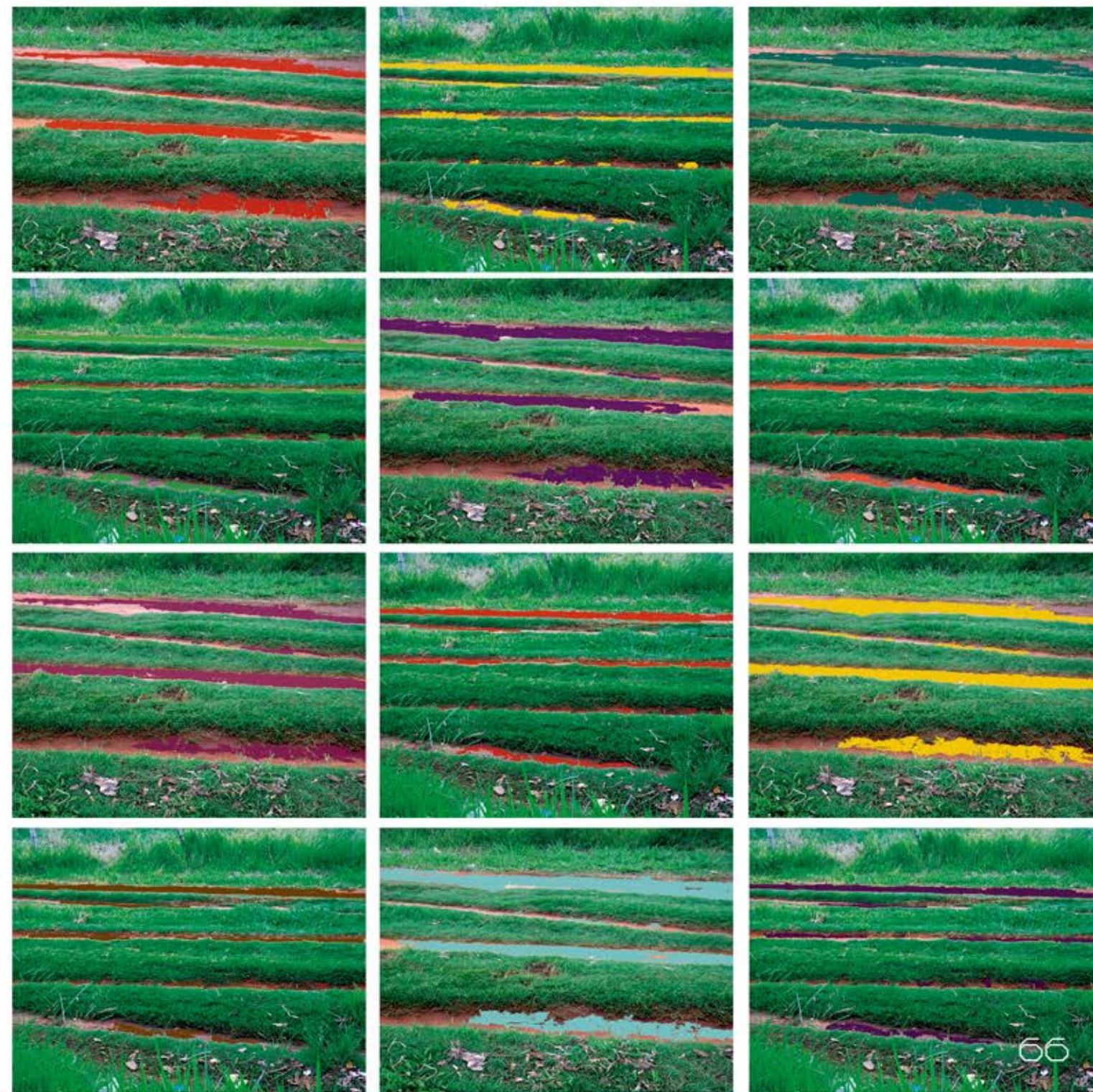


Figura 68_ Esquema com a localização dos caminhos dos desejos e das cercas na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 69_ Os desenhos marcados no chão formados pelos caminhos dos desejos. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.





No local, especificamente na margem oposta à Plataforma da Estação, foi recentemente instalada pelo poder público uma PISTA DE CAMINHADA. É o único lugar bem iluminado da esplanada durante a noite, devido à instalação de postes de luz com fiação subterrânea. No entanto, não há bancos, bebedouros e lixeiras por toda a sua extensão, onde a arborização não é suficiente.

Sua utilização é maior no início da manhã e final da tarde, para fins de exercícios físicos, o que permite que o espaço adquira dinamicidade, ainda que mínima. Este fato não exclui a utilização da pista como passagem, visto a ausência de passeio público por toda a extensão da esplanada.



Figura 71_ Um senhor caminha pela pista. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

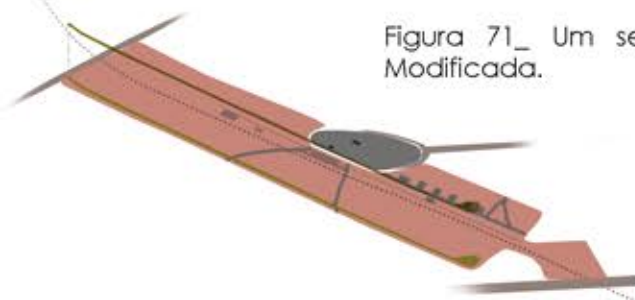


Figura 72_ Esquema com a localização da pista de caminhada na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 73_ Um casal pratica exercícios na pista de caminhada. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



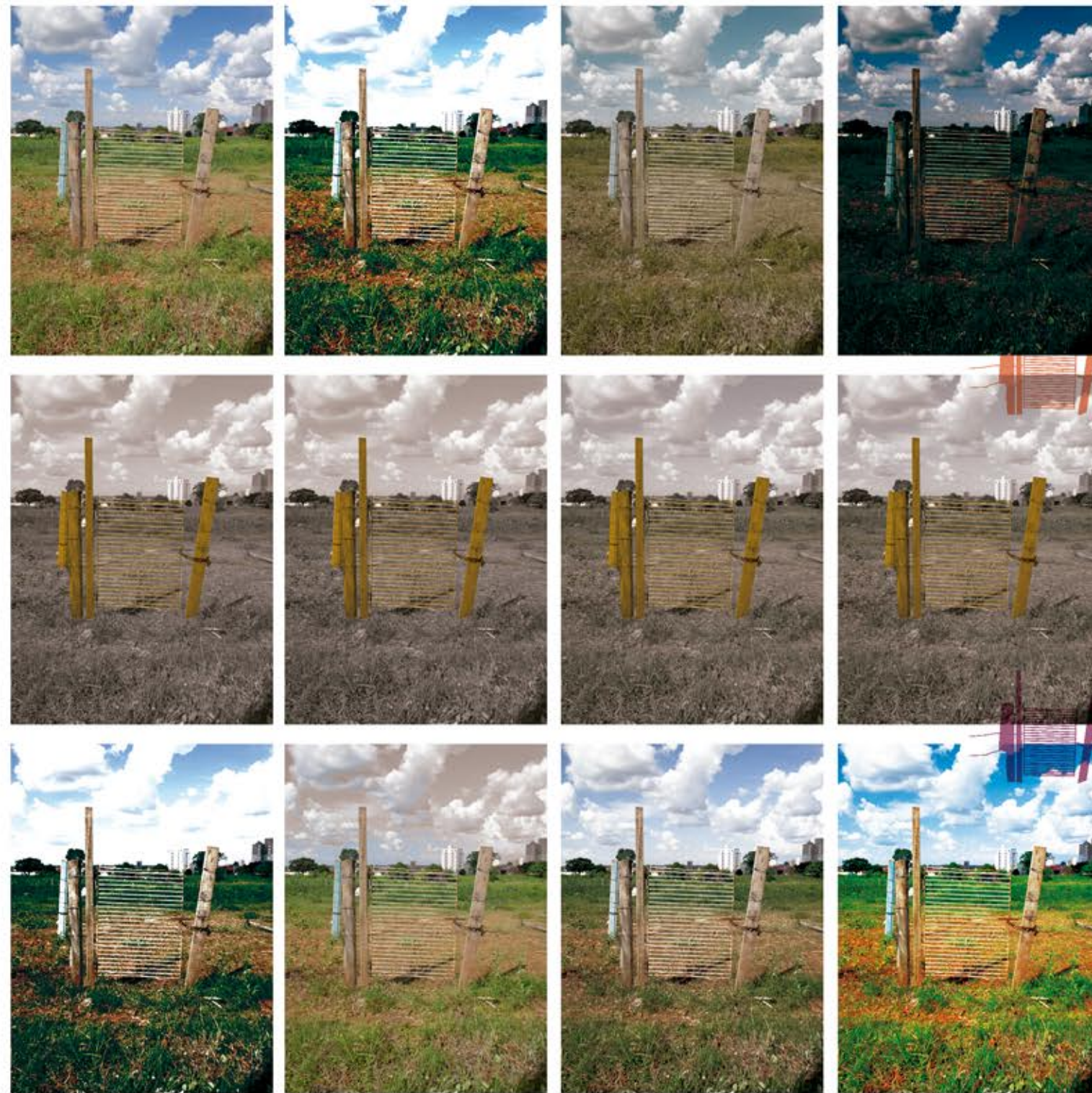
Num desenho ilógico, CERCAS DE MADEIRA E ARAME FARPADO são cravadas por moradores do entorno que se apropriam do local para PLANTAÇÕES de cana, banana e mamão, além de espaço para CRIAÇÃO DE ANIMAIS: galinha, galinha d'angola, pato, cavalo, ganso. Tanto para comercialização quanto para uso próprio, os frutos desta terra ainda são colhidos: nas poucas vezes em que aqueles "cortadores-de-caminhos" ousam parar, flagram-se apanhando as frutas em algum pé por entre as ruínas, levando o neto para ver o 'patinho', tomando um sorvete, observando a arte nas paredes da Estação, ou mesmo tomando caldo de cana na barraquinha de localização estratégica. A cana é dali, plantada, colhida, moída e tomada.



Figura 74_ Cercas de pallets foram recentemente feitas em frente à Plataforma da antiga Estação. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 75_ Esquema com a localização das cercas, plantações e criação de animais na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 76_ Montagem: a porteira do cercado. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



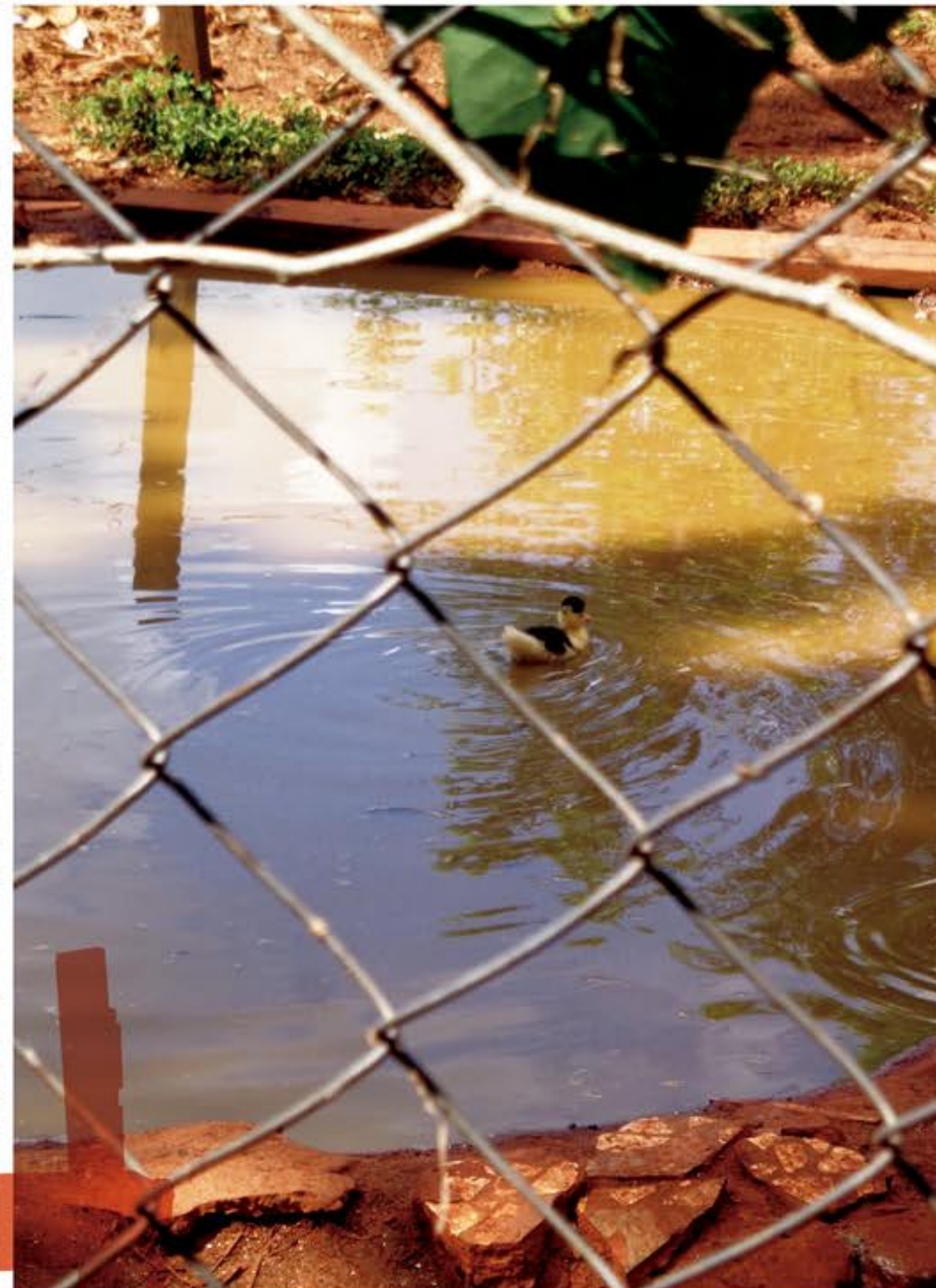


Figura 77_ O cavalo, o cocho e o patinho na área da antiga Estação Ferroviária, em Birigui.
Fonte_ Acervo pessoal. Modificadas.

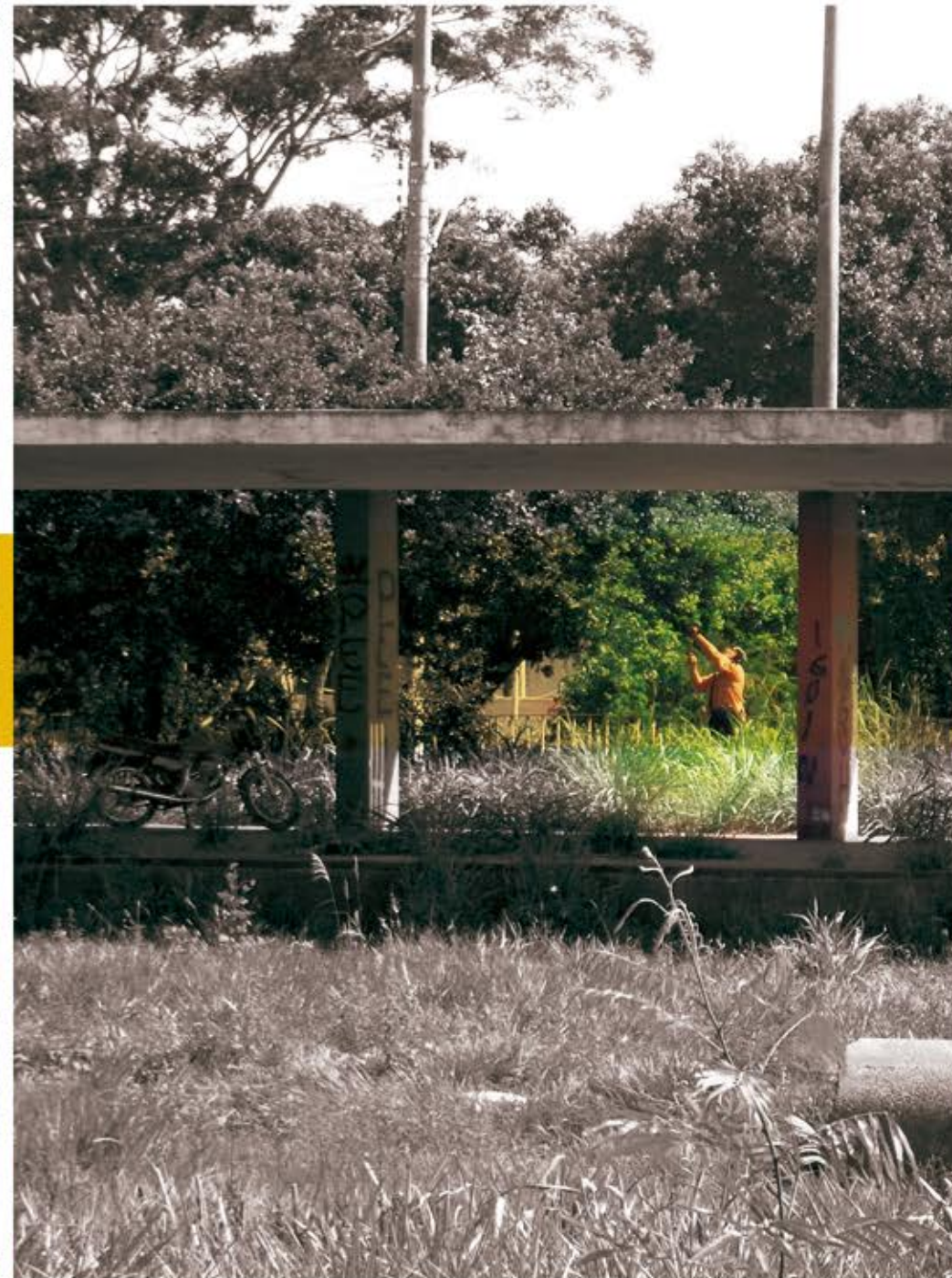


Figura 78_ O menino chupando sorvete, o homem "roubando" fruta, o casal observando os grafites. Fonte_ Acervo pessoal. Modificadas.

A BARRAQUINHA DO CALDO DE CANA fica em uma pequena praça localizada ao final do principal caminho dos desejos da área, onde o fluxo de pedestres e motociclistas que cortam caminho por ali é intenso. O Sr. João, dono da barracquinha e aposentado, diz-se "GARAPEIRO". É ele próprio quem planta a cana, quem a colhe, a mói e a vende; é, inclusive, dono de uma mula que fica presa próxima à plantação. Ele dialoga:

Tem *tudo* o tipo de gente por aqui, 'fia', mas é mais morador que vem caminhar, moto que para pra levar, gente que mora desse lado de cá. Porque aqui não é centro, né? De vez em quando aparece(m) uns curiosos que nem você que se diz estudante da área e quer prostrar. (Sr. João, o *Garapeiro*, em informação verbal).

Apontou-nos a existência corriqueira de moradores de rua e drogados pelo local, especialmente no Galpão, na Plataforma e na Praça, "nada que me amofine, eles ficam lá e eu aqui. Não tiro a barraca pra nada". Explicou-nos não carregar a barracquinha para outros locais pelo fato de seu irmão morar em frente à praça onde ele se localiza, então todas as suas necessidades são supridas ali: sanitário, gelo, água para lavar as mãos, "eu tenho sombra e água fresca. Ah, e garapa com abacaxi, que é mais gostosa no calor."

O senhor reportou a falta de uma rua que cruza o espaço "precisava abrir um viaduto da praça até aqui, ia melhorar os clientes". Também teimou que a Praça Raul Cardoso possuía formato circular perfeito, ao invés de ovalada.

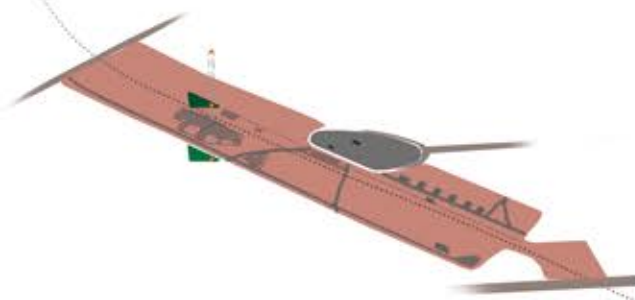


Figura 79_ Esquema com a localização da pracinha e da barracquinha da garapa na área da nova Esplanada. Fonte_ Autora.

Figura 80_ O garapeiro mói a cana. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



Neste espaço que compõe diversas territorialidades, também está aquele indivíduo que não encontra mais lugar para se assentar na sociedade e vive entre dois mundos e, em ambos, ele é mais ou menos estranho. "O lugar do estranho e da ruína é hoje este (...) espaço à margem que 'vive'." (SANTOS; SALDANHA, 2014, p. 108).

Durante o dia, em alguns momentos, aqueles que estão à margem da sociedade são dados à vista, aparecem como fantasmas, impregnados ao lugar como parte dele. À noite, em meio à escuridão, usos transgressores são frequentes, permanecendo nele, MORADORES DE RUA que lá se abrigam para usar DROGAS.



Figura 81_ Três homens usam drogas em plena luz do dia. Fonte_ FINNATI, G. I. (2015).
Modificada.

Figura 82_ Um homem, sozinho, usa drogas encostado em uma parede das ruínas do Galpão.
Aparece mesmo "como um fantasma, impregnado ao lugar como parte dele". Fonte_ Acervo
pessoal.

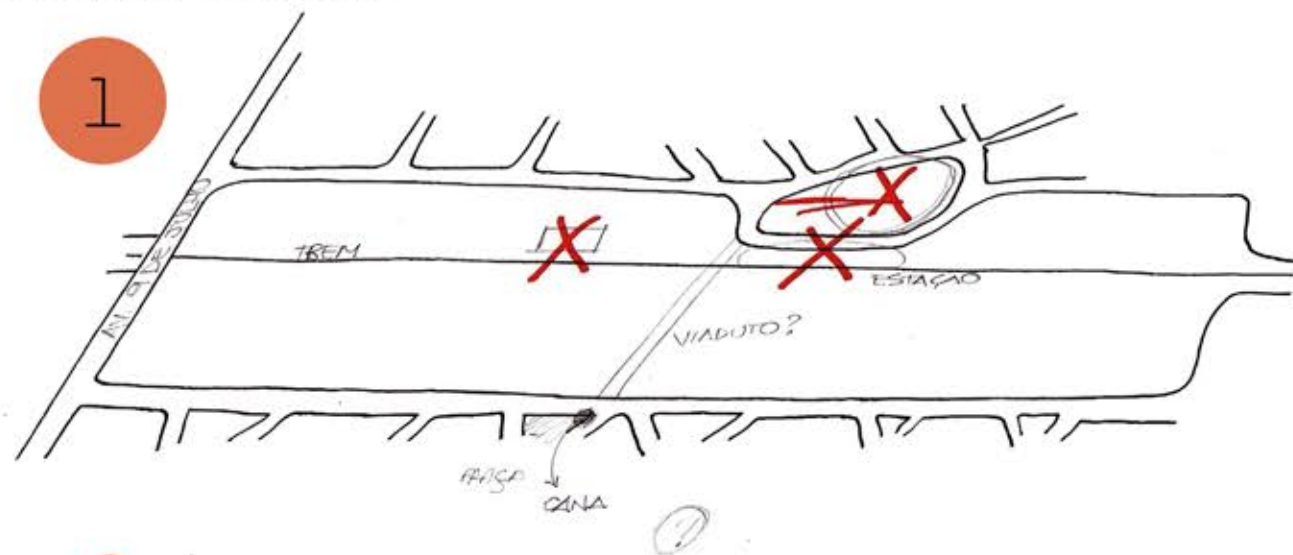




Figura 83_ Como se o próprio grafite pedisse pela "desinfecção" do lugar, a foto reflete o que ali se vivencia: um papelão utilizado como cama pelos moradores de rua que se abrigam naquele espaço. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 84_ Um mendigo dorme no chão da Plataforma, ao lado de um grafite no chão que diz "amor". Fonte_ Acervo pessoal.

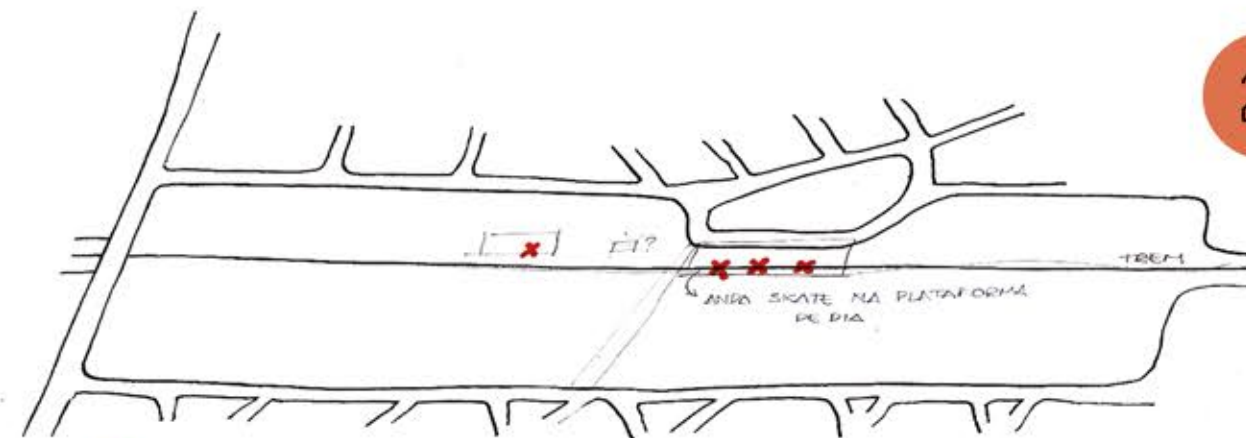
Na busca pelo encontro com "o outro" procuramos escutar os usuários e os habitantes do lugar e pedimos a eles que pontuassem em um mapa suas experiências sobre o espaço da nova Estação Ferroviária da cidade de Birigui, tendo como foco os usos marginais. Numa tentativa de fazer o projeto urbano como algo indubitavelmente participativo e opinativo, os induzimos a desenhar conosco, e os resultados obtidos levaram-nos a questionar e refletir sobre os padrões socioculturais e até que ponto eles são justos – as pessoas abordadas³⁴, tímidas e acuadas, arriscaram, ao máximo, alguns pingos, riscos e "xises" em caneta vermelha e pontuaram, em sua maioria, os usos marginais do lugar, como se o que procurássemos fosse uma brincadeira de caça ao tesouro e eles estivessem nos passando o esconderijo.



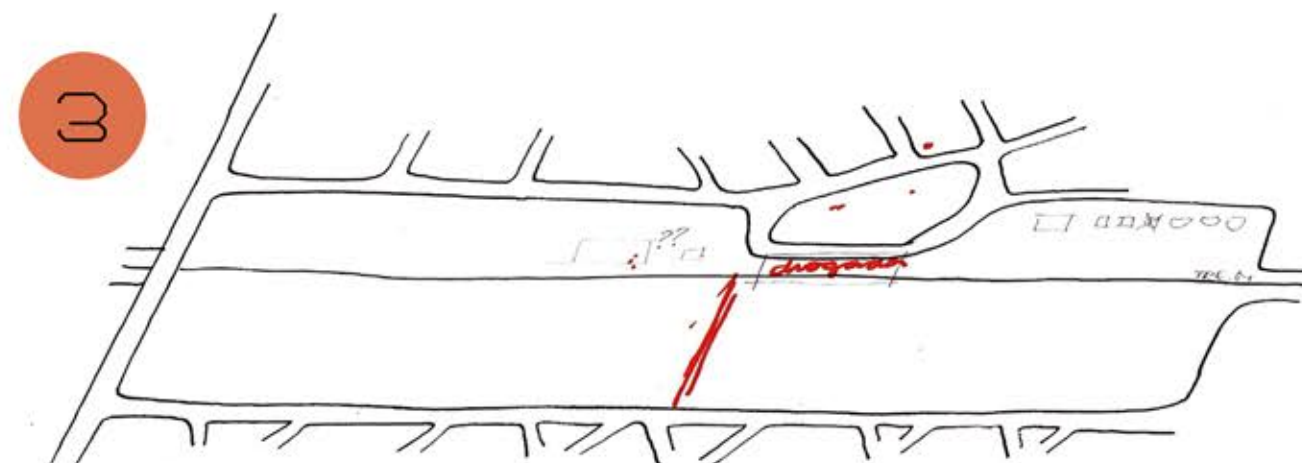
1 Feito por uma pessoa que está sempre presente no lugar – o responsável pela colheita da cana, pelo caldo da mesma e também morador do entorno – os "xises" marcam os lugares mais tomados por usos marginais: o Galpão, a Plataforma e a Praça Raul Cardoso.

³⁴ As pessoas abordadas não autorizaram o uso de suas imagens, a não ser que não fossem reconhecidas. Por causa da relutância dos mesmos em contribuir com cartografias sensíveis para o projeto, a autora o fez de uma maneira que eles não se sentissem acuados, desenhando junto com eles nos mapas. Nestes, a caneta vermelha foi utilizada pelos moradores e usuários do local, o grafite, pela autora.

Figura 85_ Os usos marginais. Fonte_ Cartografia sensível elaborada pelo garapeiro em colaboração com a autora (2015).



2 Abordado de uma maneira bem informal, o rapaz cruzava o espaço do complexo ferroviário. Ele confessou usar drogas "de vez em quando" e disse utilizar do espaço da Plataforma como pista de skate, juntamente com outros rapazes de sua idade. Os "xises" que desenhava marcam os lugares que costumam fumar maconha e andar de skate.



3 Moradora da vila ferroviária há 30 anos, esta senhora pontuou de uma maneira diferente os locais ocupados por usos marginais: ela escreveu "drogados" no lugar onde fica a plataforma e, através de pontos, foi contando sobre a Praça Raul Cardoso, cuja presença é forte durante o período noturno por causa dos bares e sobre o Galpão, que não soube informar acerca da presença marginal.

Figura 86_ Os usos marginais. Fonte_ Cartografia sensível elaborada por um rapaz morador do entorno e usuário de drogas em colaboração com a autora (2015).

Figura 87_ Os usos marginais. Fonte_ Cartografia sensível elaborada por uma moradora da Vila Ferroviária em colaboração com a autora (2015).

Neste espaço da Estação Ferroviária de Birigui, um lugar abandonado, sujo, como se fosse mata virgem, várias figuras vão surgindo, tímidas, ambíguas, desbravando o espaço e configurando-o: o drogado, o mendigo, o morador, o vândalo, o trabalhador, o motoqueiro, o vendedor, a mãe e o bebê, o avô e o netinho, o "ladrão" de fruta, o criador de animais, o pedestre, o investigador.

Dentre todos os tipos citadinos que emergem desse "caos urbano", surge também a figura do GRAFITEIRO, do ARTISTA DE RUA que se utiliza dos rastros da ferrovia não como um abrigo provisório ou como um lugar para criar animais, mas se utiliza dos mesmos como manifestação artística e como crítica social.

Neste contexto, surgem práticas artísticas realizadas por pessoas à margem, cuja necessidade de se expressar visa chamar atenção dos espectadores através de questionamentos e críticas que dão um enfoque ideológico, político e social aos aspectos da vida urbana.

A ARTE DOS GRAFITES se manifesta, nas paredes das edificações que compõem o novo complexo ferroviário da cidade de Birigui, quase que inerentemente a elas. Como se o que existisse fosse apenas a ruína como suporte artístico. Os traços dos desenhos que estampam as paredes são uma nova forma de ocupação do espaço urbano. Fora dos centros culturais ou museus, os grafites resultam de uma vivência do espaço: linguagem transgressora, marginal e ao mesmo tempo política.

Grafite: grande canal de comunicação, sem conexão com fibra ótica ou cabo elétrico, mas conectado diretamente com a cidade, com o público, com o aqui e agora. O grafite está na cidade, no espaço público, não tem proprietário nem vigia. Na carona dos grafites há sempre os rabiscos aleatórios, as mensagens de amor, as pichações políticas e os anúncios publicitários. Os grafites criados nos "udigrúdi" das cidades levaram o ocidente a presenciar pública e anonimamente o questionamento de muitos de seus valores estabelecidos, entre eles o da ocupação dos espaços da cidade e o da apresentação e valorização da arte. Se uma nova forma de política emerge desse contexto, com ela uma nova forma de comunicação e arte. (RAMOS, 2007, p. 126).

Figura 88_ A localização dos grafites e das pichações na Esplanada: se fazem presente no Galpão, no Vagão e na Plataforma - "Layers" que se sobrepõem de tempos em tempos.
Fonte_ Google Earth (2016). Modificada. Imagens acervo pessoal.

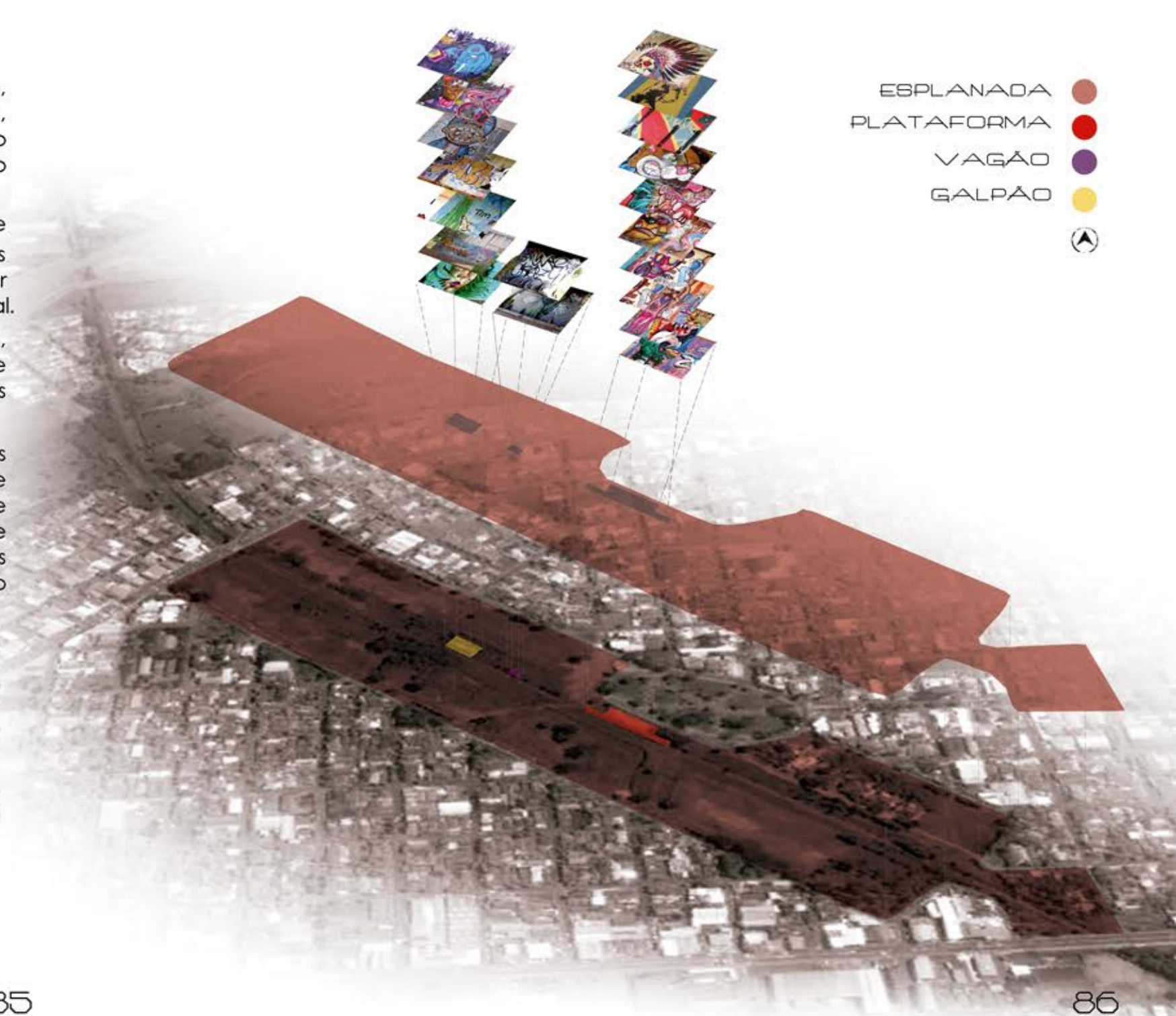




Figura 89_ Grafites: uma maneira de se expressar para a sociedade. Fonte_ Acervo pessoal.

O grafite divide espaço com PICHAÇÕES e com a PÁTINA do tempo. Ora clamam por paz e por mentes mais "abertas": "Abaixem suas armas, reciclem suas ideias"; ora retratam paisagens surreais, caveiras, discos voadores, dinossauros e animais. "Layers" sobrepostos, onde pode se configurar uma paisagem palimpsesto da qual nos falava o geógrafo Milton Santos³⁵.

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

**ABAIXEM AS
ARMAS RECICLEM
SUAS IDEIAS**

³⁵ SANTOS, M. A natureza do espaço. São Paulo, Edusp, 1996.

Figura 90_ "ABAIXEM AS ARMAS RECICLEM SUAS IDEIAS" diz o grafite de um dos pilares da Plataforma. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 91_ "MONOCULTURA X CONTRACULTURA" é um dos grafites do Galpão. A palavra "Birigui", na barriga do boneco, dá a impressão de ter sido escrita com o sangue que escorre dos seus olhos. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.





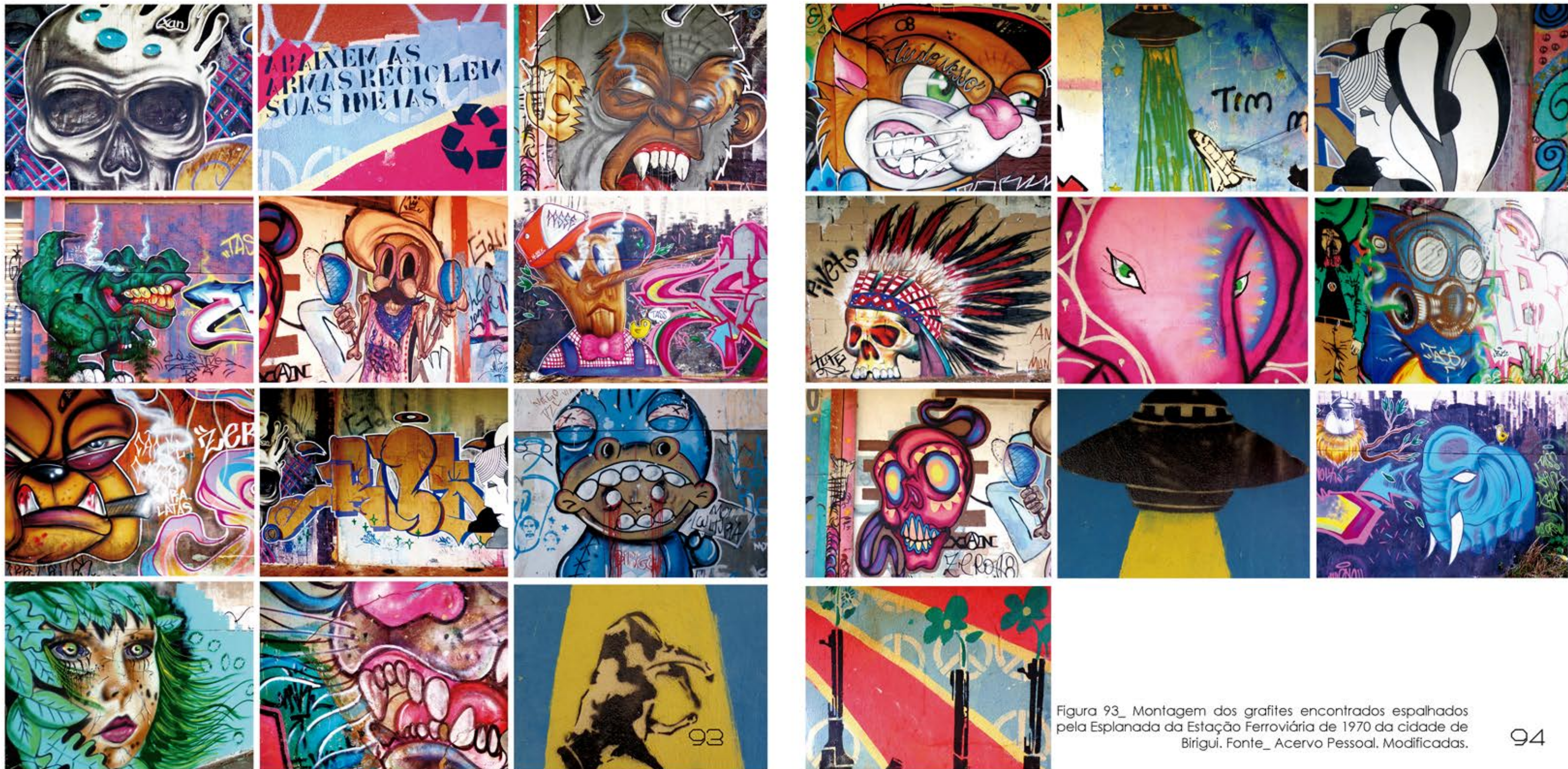


Figura 93_ Montagem dos grafites encontrados espalhados pela Esplanada da Estação Ferroviária de 1970 da cidade de Birigui. Fonte_ Acervo Pessoal. Modificadas.

Em paralelo ao grafiteiro surge o VÂNDALO, o PICHADOR, aquele que se manifesta na apologia ao crime, na eterna concorrência por pedaços "livres" de paredes. A cada visita uma nova paisagem, uma perspectiva diferente: novos desenhos em substituição aos antigos.

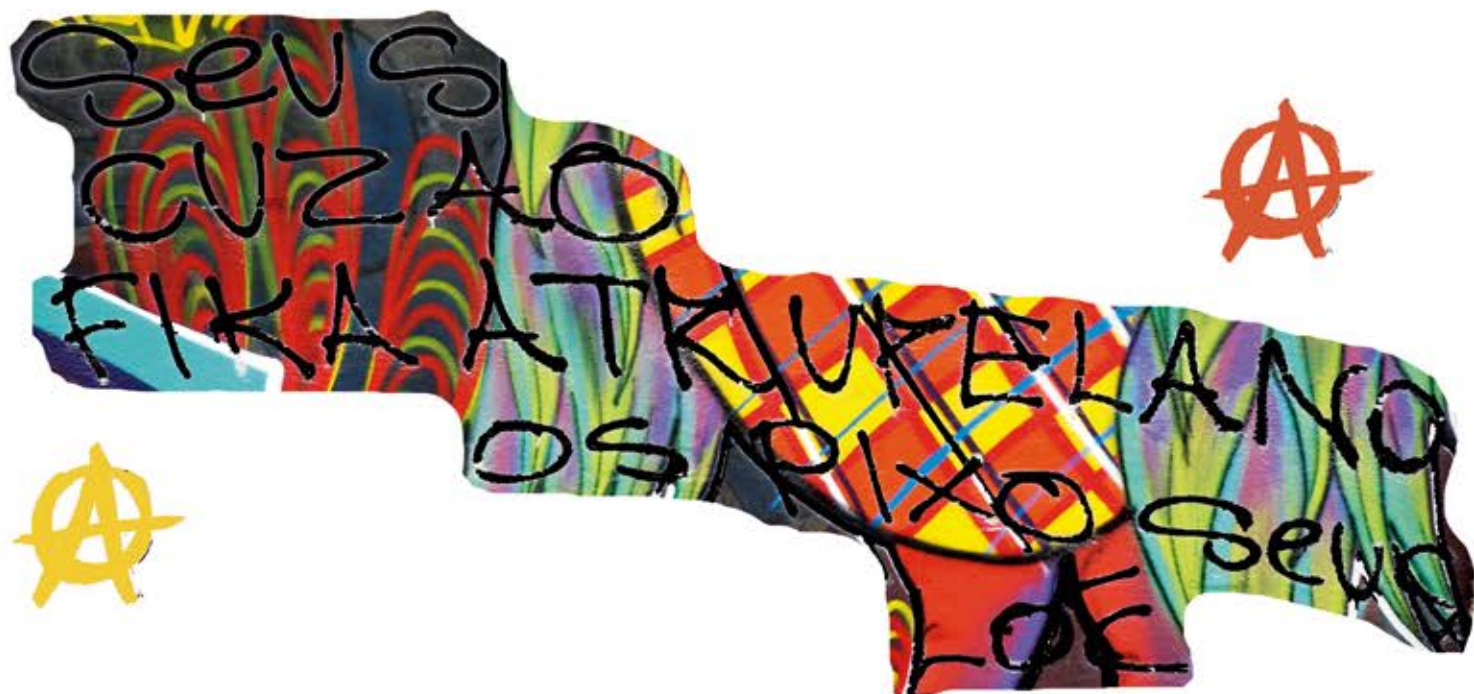
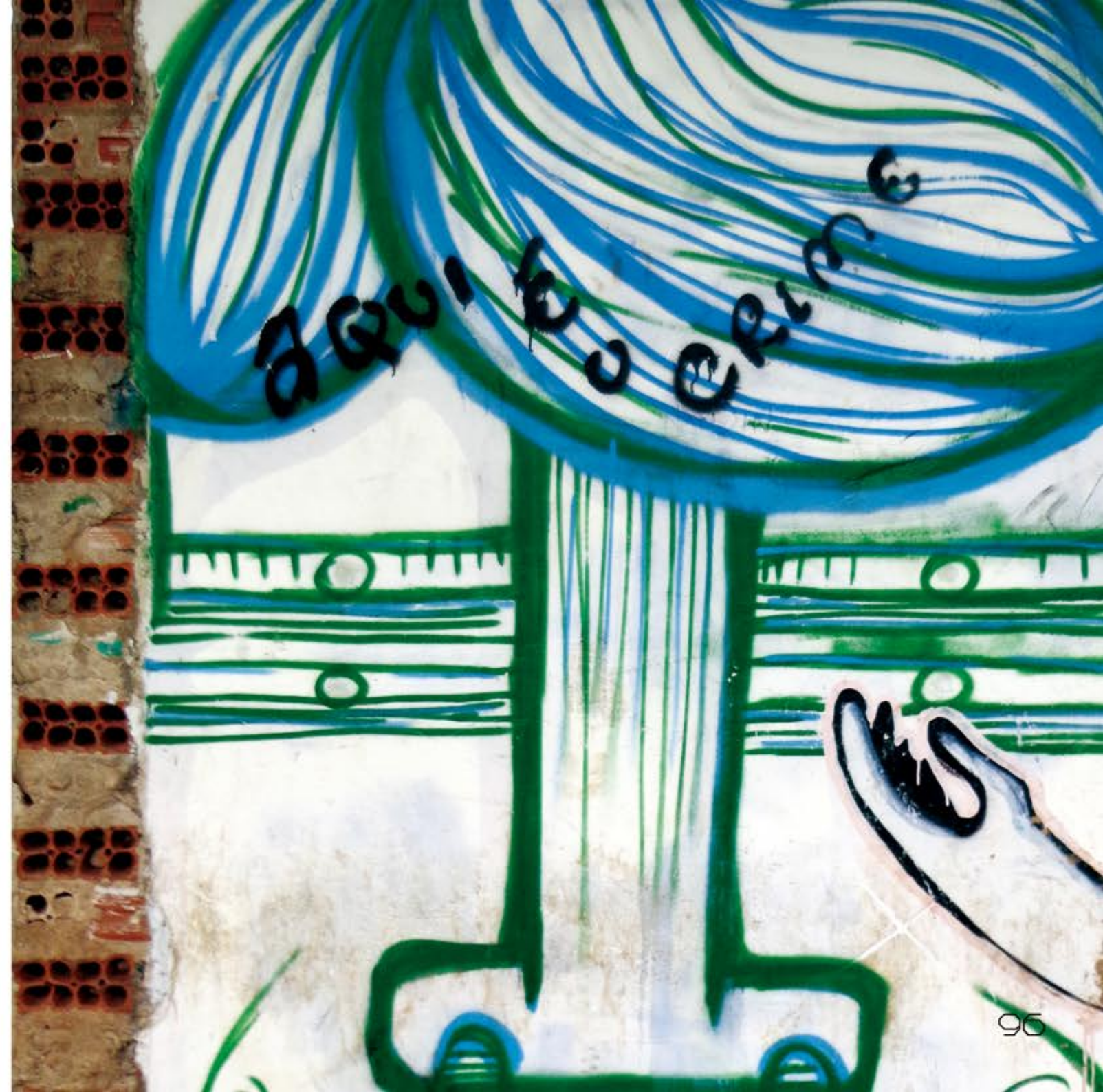


Figura 94_ O símbolo da Anarquia, muito presente pelo espaço. Fonte_Acervo pessoal. Modificada.

Figura 95_ "SEUS CUZÃO FIKA ATRUPELANO OS PIXO SEUS LÓC" diz uma pichação por cima de um belo grafite da Plataforma da Estação. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 96_ "AQUI É O CRIME". Fonte_ Acervo pessoal.



Em uma dessas visitas nos deparamos com um grafiteiro procurando por espaços "vazios" de parede para pôr em prática sua arte. O local escolhido foi o vagão abandonado, já que ele estava "limpo"³⁶, segundo palavras do artista.

Ele se identificou como "Over Crazy" e durante o processo de grafitação, o qual foi registrado por inteiro, utilizou máscaras e luvas para não ser identificado, ao mesmo tempo em que ia explicando um pouco sobre a arte urbana. Nos desenhos rápidos, feitos apenas como demonstração nas paredes do vagão, o artista utilizou-se de tinta látex, spray e acrílica.

"A arte urbana, o grafite e a pichação, é uma arte que não é aceita pela sociedade. É ilegal. Vivemos fugindo de polícia, mas gostamos de deixar nossa marca.". Relatou o artista.

Explicou que pichadores e grafiteiros criam uma linguagem própria, praticamente criptográfica, onde empregam códigos, grafias e pseudônimos enigmáticos, incompreensíveis e anônimos para o cidadão comum, mas que entre eles tornam-se uma forma de identificação – sua origem, características ou ideais comuns – materializando símbolos de sua própria cultura.

Relatou, também, que nas ruínas de Birigui, a maioria das "artes" que as paredes estampam foi feita por pessoas da região, embora muitas sejam de artistas de fora. Inscrições como "zero 18", "18" ou "treze", por exemplo, atestam isto, são o DDD da região de onde o artista vem. Outras inscrições como "CPSP", por exemplo, indicam a cidade, esta, no caso, quer dizer "Campinas Play"³⁷ – de onde provém o artista do qual estamos falando.

Assim, segundo o artista, agora o vagão "conversava" com as demais edificações do complexo ferroviário, expondo arte, política e crítica social. Uma intervenção sua para uma sociedade de valores diversos, num mundo capitalista de cultura de massa. "É de quem? É seu, meu, nosso, é de quem quiser pintar! A arte tem que revolucionar!", disse-nos Over Crazy.

³⁶ O artista utilizou a palavra "limpo" para dizer que no vagão ainda não havia pichações ou grafites.

³⁷ O artista em questão, Over Crazy, não quis explicar-nos o porquê da expressão "Campinas Play".

Figura 97_ Montagem de alguns dos símbolos que os grafiteiros e pichadores deixam como forma de identificação. Nos exemplos tem-se, em sua maioria, o inscrito "018", DDD da região de Birigui, o que atesta que os artistas são do local. Fonte_ Acervo pessoal. Modificadas.

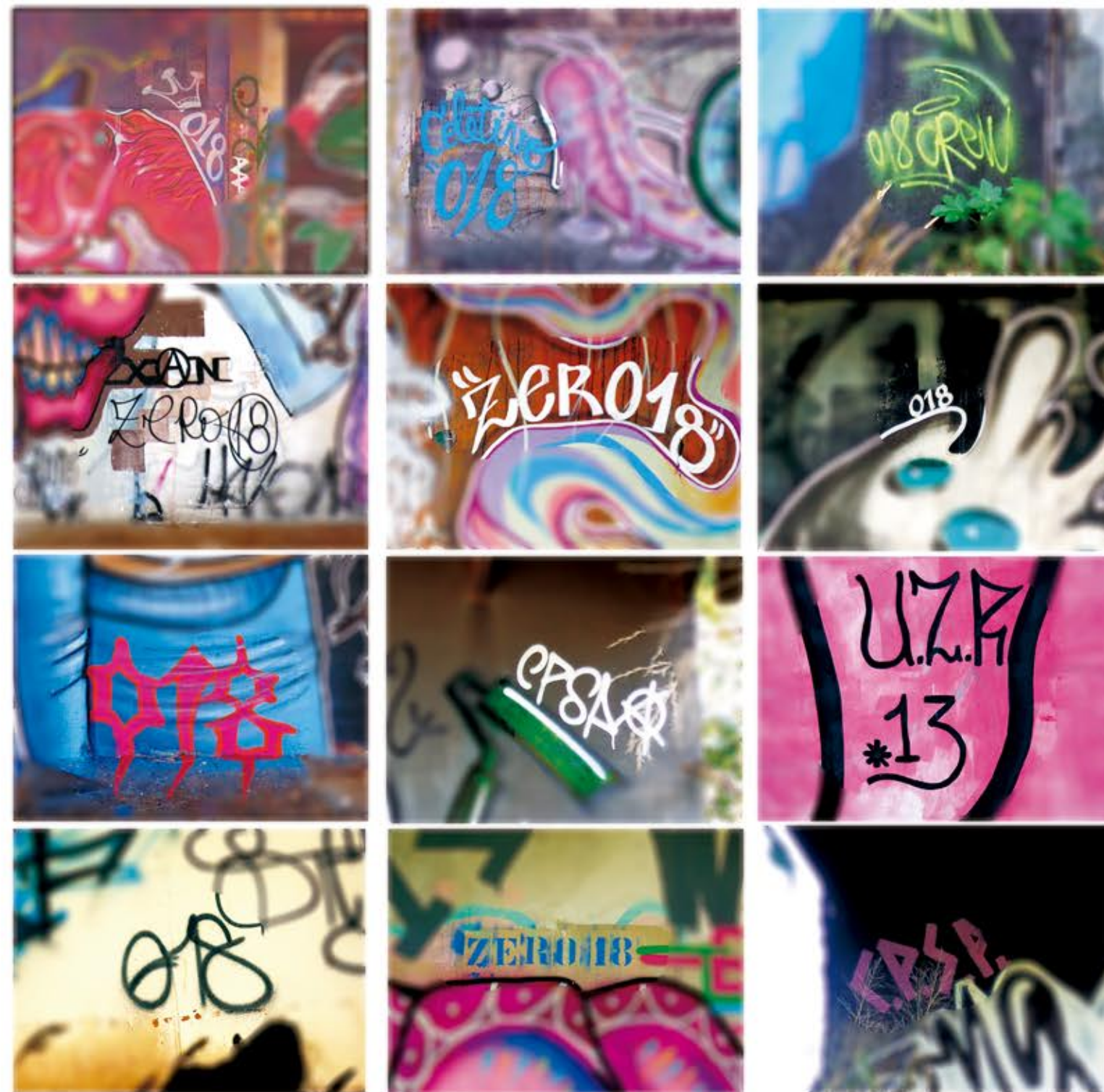






Figura 98_ Montagem com o processo de grafiteagem de uma das paredes do vagão. O processo foi inteiramente retratado. Fonte_ Acervo pessoal. Modificadas.

À vista disso, a área da nova Estação Ferroviária de Birigui é um espaço cujas características mais marcantes são os destroços de modernidade que a ferrovia evocava, marcados pela degradação e pelo esquecimento. Mesmo assim, nos propusemos a enfrentar esses sentidos para buscar novas possibilidades de projeção sob essas condições.

No contexto urbano contemporâneo esses terrenos seriam redutos de identidade, de liberdade e de memória para seus habitantes. Os *terrain vagues*³⁸ lidam com o tempo, ou melhor, com os tempos da cidade contemporânea. (...) Vagos, esses terrenos erram pelos tempos da cidade questionando prioridades de investimentos, identidades construídas e devires sonhados. (BORDE, 2003, p. 3).

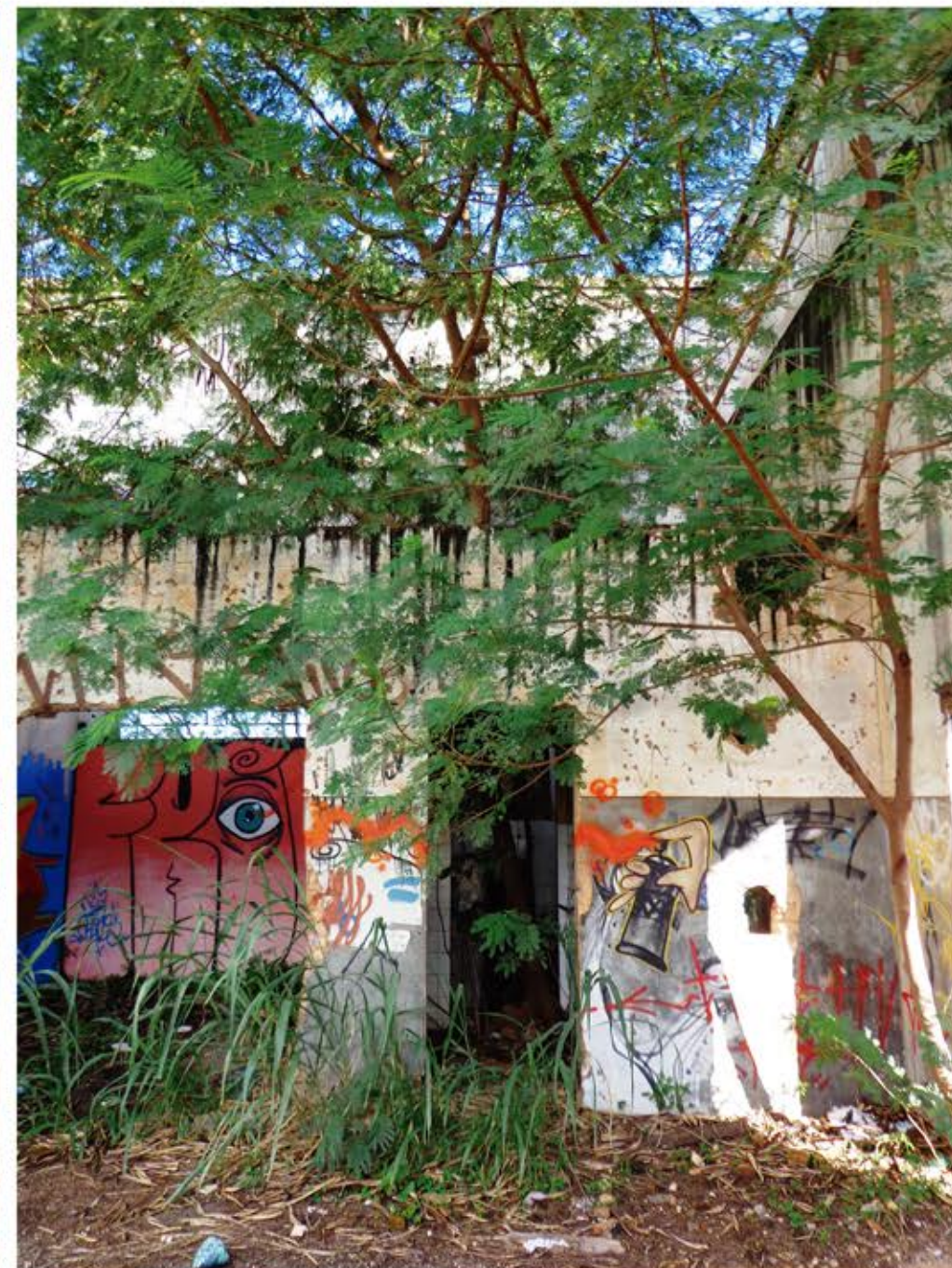


³⁸ O termo "Terrain Vagues", utilizado por Ignasi de Solà-Morales, é aplicável à área da nova Estação Ferroviária de Birigui, um território possuidor de forte memória urbana, que surge a partir de mutações urbanas e imbuído de fortes expectativas e possibilidades. SOLÀ-MORALES I. D. *Terrain Vague in Territórios*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2002.

Figura 99_ A apropriação do espaço público urbano se dá por meio de grafites que se fundem à pátina das ruínas. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.

Figura 100_ Uma porta aberta a um novo mundo? Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.





O espaço da nova Estação Ferroviária é um lugar multifacetado, ambíguo, de grandes contrastes, abismos e antíteses. Um patrimônio material e imaterial cuja constatação se dá através de odores, de cheiros e vazios, de barulhos e quietudes, de cores, de histórias e de pessoas. Um espaço que divide dois lados, um bom e um mau, um feio e um belo.

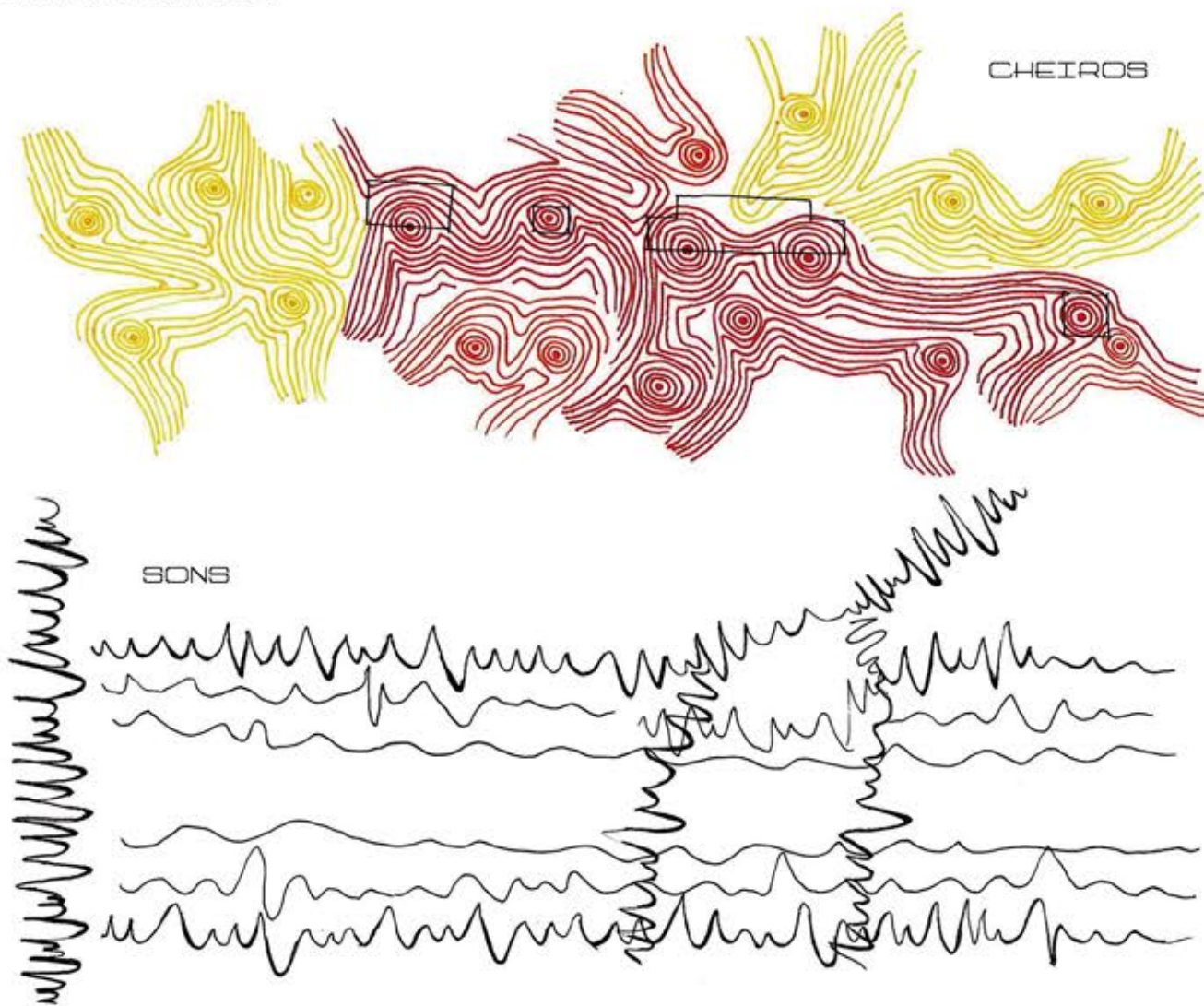


Figura 102_ Cartografia sensível dos odores detectados pela área - quanto mais forte a cor, pior o odor; e cartografia sensível dos sons, cuja maior frequência é verificada nas avenidas circundantes à área. Fonte_ Cartografias sensíveis da Autora.

Numa percepção fragmentária das ruínas, vários objetos pessoais são encontrados espalhados pelos trilhos e Plataforma. Pares de calçados, restos de refeições, garrafas vazias de bebidas, maços vazios de cigarro, vidros quebrados. Trapos. Reflexos de alguns dos usos ali presentes e que se fundem à vegetação e à sujeira do lugar.

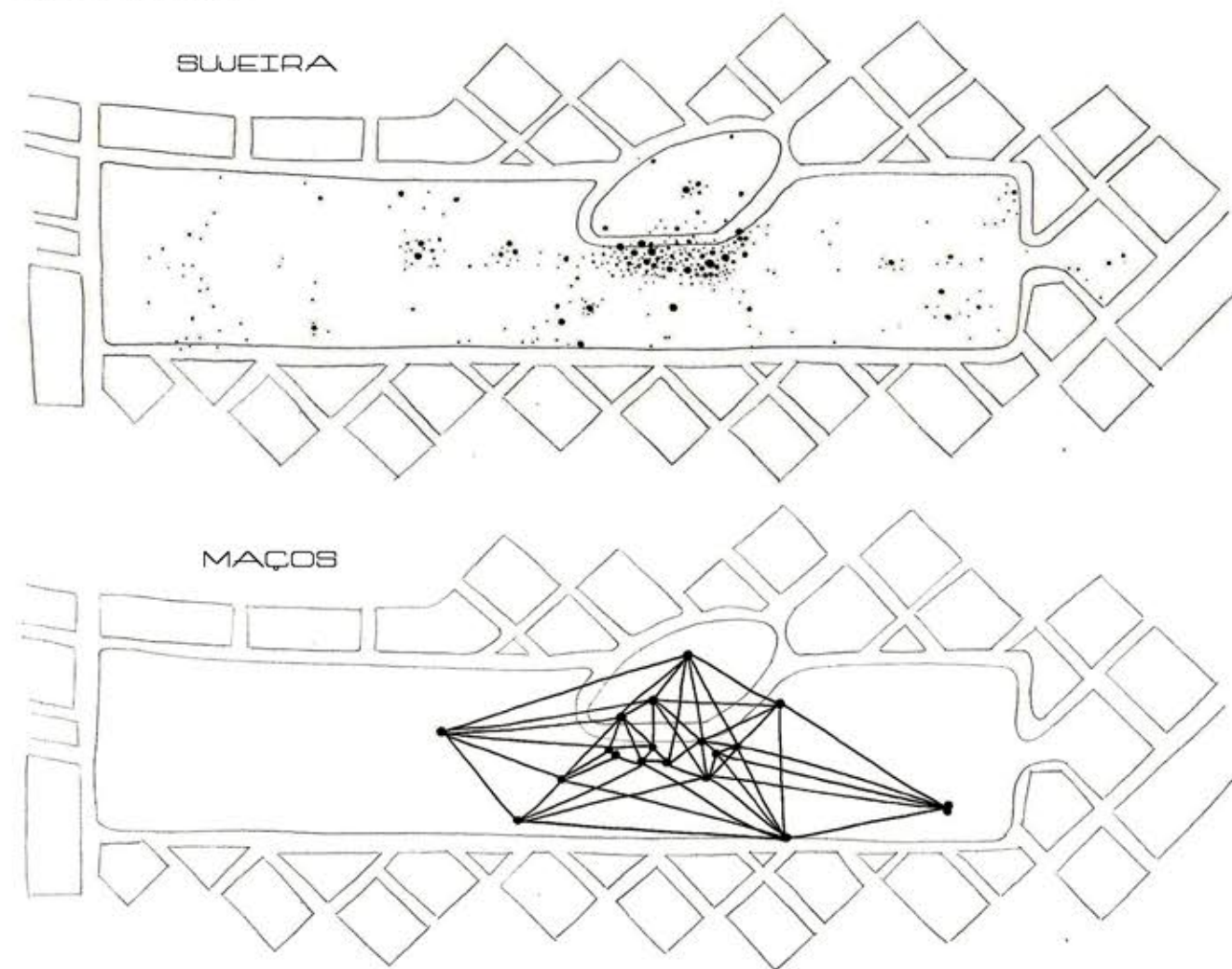
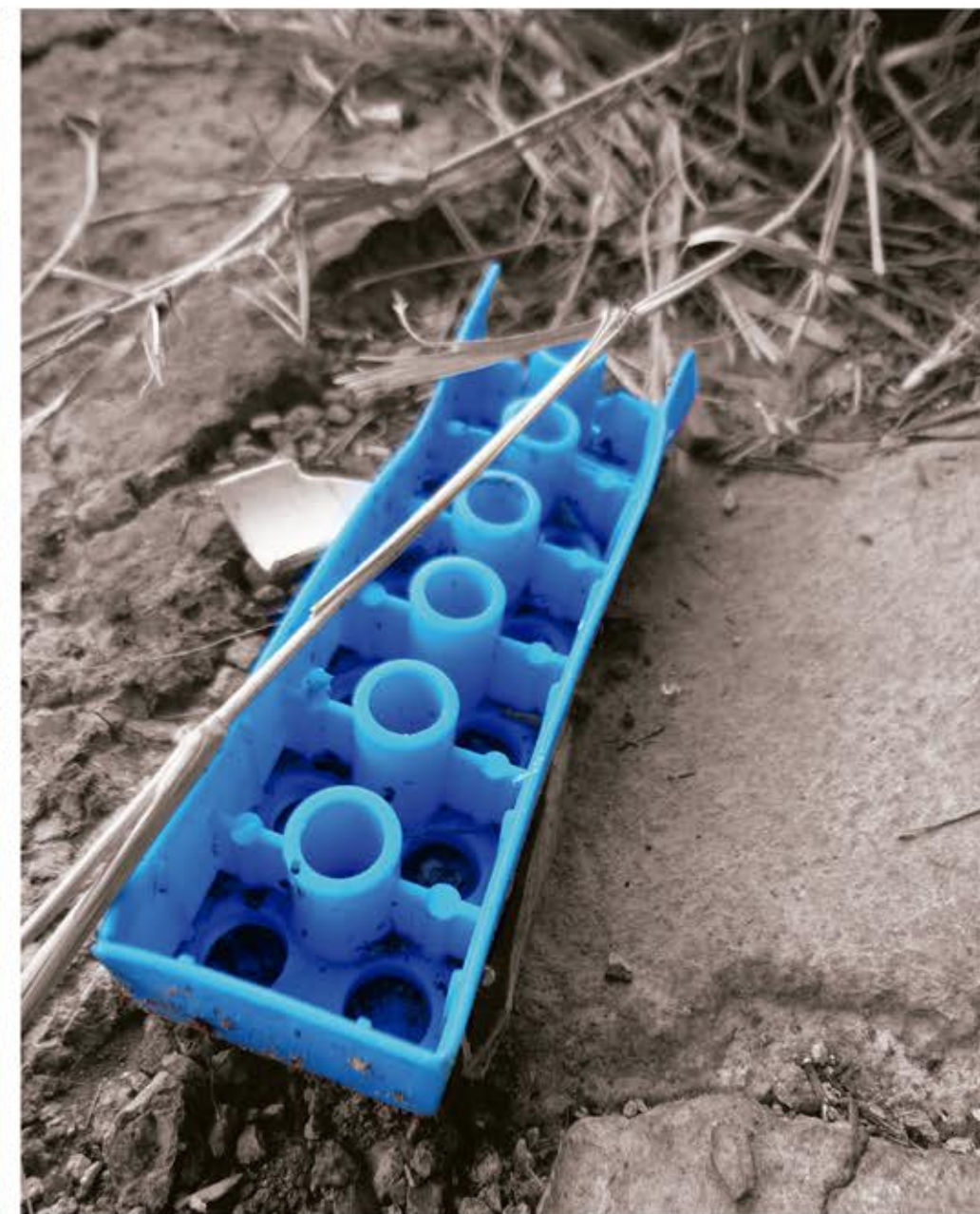


Figura 103_ Cartografia referente à sujeira do espaço: garrafas, lixo, vidros, etc.; e cartografia sensível dos desenhos dos maços de cigarro: após a junção através de triângulos de maços vazios de cigarros encontrados pela área obteve-se o resultado acima. Fonte_ Cartografias sensíveis da Autora.





Entendemos que a complexidade deste lugar deva ser lida como um depósito de imagens e as suas ruínas – para além de construções abandonadas e em péssimas condições de conservação, paredes e pilares pichados e grafitados, janelas com vidros quebrados, espaços vazios tomados pela vegetação – podem ser compreendidas como camadas visíveis de um constructo de fragmentos do tempo.

Tentamos pinçar os fragmentos urbanos por ângulos inusitados, buscando ver as singularidades de uma nova "geografia", atenta às sensibilidades das mudanças ocorridas no espaço, sua cultura, sua história, seu presente e passado.

Nesta intelecção, para ler e projetar neste lugar, não é mais possível apenas utilizarmos de planos ou mapas. Assim, temos que nos valer da nossa sensibilidade e das possibilidades de percepção de uma "cultura do espaço aos pedaços", registradas individualmente, mas, também, em conjunto, pois cada qual pode ser entendido como um "contenedor de memórias"³⁹, que se retroalimenta mutuamente.

As ruínas da "nova" Estação se transformaram em um achado arqueológico moderno de um passado muito recente. Nesse sentido, os seus traços mnemônicos, usos inesperados e representações diversas são ali revelados, compondo uma nova "geografia" da nossa cultura urbana contemporânea, manifesta, talvez, mais pela pluralidade do que pela identidade; pela fragmentação em detrimento da unidade e pelos diversos enviesamentos, ao invés do cartesianismo que originou o espaço. Imaginários urbanos que buscamos revelar por entre-o-lugar, em uma alusão aos ensinamentos de Deleuze e Guattari⁴⁰, sobre os quais nos aprofundaremos adiante, na tentativa de perceber as coisas pelo meio⁴¹.

³⁹ LOPEZ, E. L. *Laboratório 10+1*. Sevilha, 2010. CD.

⁴⁰ DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. V. 1. São Paulo, Editora 34, 1995.

⁴¹ Trabalhamos com a área da nova Estação Ferroviária de Birigui durante três anos, dos quais um com bolsa de iniciação científica financiada pela Fapesp: ROSA, A. S. *O desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista / Levantamento e Análise das estruturas abandonadas ou ocupadas por usos marginais ao longo da linha férrea de Birigui-SP*. 2014. Iniciação Científica. (Graduanda em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Orientador: Evandro Fiorin.

Neste período foram publicados artigos e resumos relacionados ao tema:

ROSA, A. S. ; FIORIN, E. *Birigui: Patrimônio e Marginalidade ao longo do antigo leito férreo*. In: *XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico Edificado - CICOP* - Bauru - São Paulo, 2014, Bauru-SP. Anais do XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado. A Dimensão do Cotidiano do Patrimônio e os Desafios para sua Preservação. Bauru-SP, UNESP-FAAC, 2014. p. 287-295.

ROSA, A. S. ; FIORIN, E. *Território Marginal: O Patrimônio Ferroviário da nova Estação de Birigui - fragmentos urbanos*. In: *I Simpósio Internacional: Patrimônios*, 2015, Ourinhos. I Simpósio Internacional: Patrimônios, Cultura e Sociedade no Século XXI. Ourinhos, UNESP, 2015.

ROSA, A. S. ; FIORIN, E. *TERRITÓRIO MARGINAL: O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA NOVA ESTAÇÃO DE BIRIGUI - FRAGMENTOS URBANOS*. Geografia e Pesquisa (UNESP. Ourinhos), 2016. (no prelo).

ROSA, A. S.; FIORIN, E. *O Antigo Leito Férreo de Birigui: Levantamento e Análise*. In: *XXVI Congresso de Iniciação Científica da Unesp*, 2014, Presidente Prudente. XXVI Congresso de Iniciação Científica da Unesp, 2014.

Figura 105_ Fragmentos do tempo. O espaço aos pedaços. Fonte_ Acervo pessoal. Modificada.



$\left\{ \begin{array}{l} \text{INTERVENÇÃO} \\ \text{(projetos} \\ \text{experimentais)} \end{array} \right\} + \text{ESPAUALIZAÇÃO} \Bigg\} = \text{RAMIFICAÇÕES}$

S1

S2

PROJETO

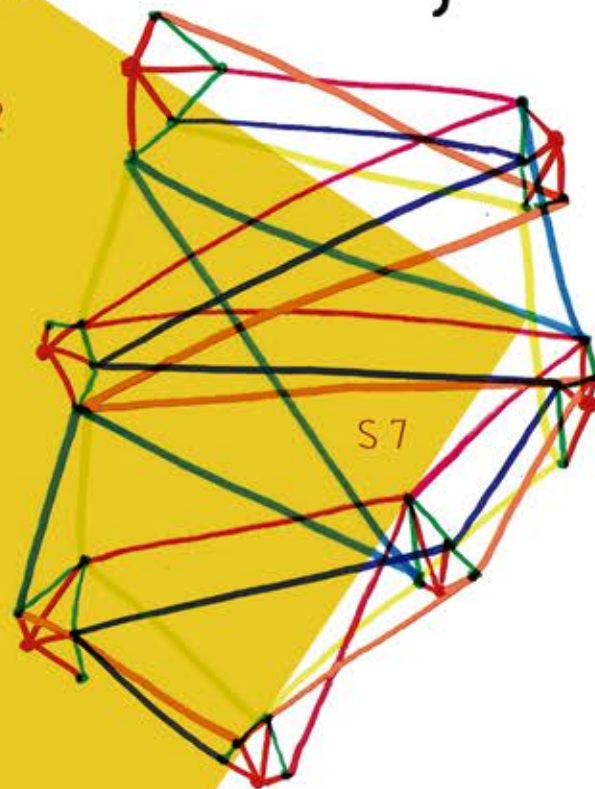
S5

S3

RIZOMA

S4

S6



S7

3 POR UM RACIOCÍNIO PROJETUAL EM
DEVIR



URBANISMO MARGINAL

Considerando os lugares à margem como ruína que acomoda o estranhamento, a resistência e o desejo, a Arquitetura produzirá a 'forma' na aprendizagem com o outro; no desafio inesperado e na urgência; na respiração que terá por fundo o atual conjunto de complexidades. (SANTOS; SALDANHA, 2004, p. 111).

O termo marginal pode ter vários significados, sentido delinquente, bandido, fora da lei; essência do que está à margem, limítrofe, periférico. Ao construirmos o conceito de Urbanismo Marginal⁴², tomamos como nossa definição, a tentativa de esgarçar o sentido da produção do espaço que se constitui de modo institucionalizado.

Buscamos possibilidades de manifestação de novas espacialidades pela ruptura com os traços da tradição urbana e do urbanismo modernizador, este último que tende a classificar, dissociar, organizar, ordenar e zonear. Nesse sentido, o Urbanismo Marginal tende mais para a pluralidade, a fragmentação e os enviesamentos. Manifesta-se de maneira instável e desestabilizadora, na contracultura do espaço hegemônio.

O Urbanismo Marginal se revela por entre os limiares entre o rural e o urbano; o que é patrimônio e o que não é; por entre a estrada e a rua; o passeio e o caminho; o lugar e o não-lugar; a paisagem construída e a destruída; o habitante e o nômade. Não há uma exata fronteira pré-estabelecida. Não se pode mais diferenciar, com certeza, o campo da cidade; o pasto do horizonte urbano; o indivíduo comum / subjetividades subalternas.

⁴²O termo "Urbanismo Marginal" deriva dos conceitos trabalhados nas pesquisas desenvolvidas pelo Prof. Dr. Evandro Fiorin - Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade da Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP - Campus de Presidente Prudente e pode ser melhor entendido a partir de outros textos tal como: FIORIN, E. *Marginal Architecture Industrial and Railroad Heritage in Sao Paulo's Northwestern Country Towns* (Experimental Projects). ATINER CONFERENCE PAPER SERIES, v. 1, p. 1-27, 2016.

Figura 107_ Rhizome: O ponto de partida para se chegar aos Rizomas de Deleuze e Guattari são os sujeitos, os usuários do local. Fonte_ Croquis de concepção projetual da Autora (2016) e imagem Rhizoma, Autora (2016).

RIZOMA - palavra chave

→ ponto de partida:

SUJEITOS

- S1 - moradores
 - S2 - trailer de lanches (dono/usuários)
 - S3 - transeuntes/"cortadores de caminhas" (motoboys/mães-bebês/empregadas)
 - S4 - criadores de animais
 - S5 - garapeiro/cortador de cana urbano
 - S6 - moradores de rua / drogados
 - S7 - grafiteiro/pichadores/artistas de rua
- x tempo = sujeito que se impõe no espaço

Como ~~ORGANIZAR~~
e ~~RACIONALIZAR~~
O ESPAÇO A PARTIR
desse sujeito?

COMO PLURALIZAR
E FRAGMENTAR
O ESPAÇO A PARTIR
DESSE SUJEITO?

É a deixa para o "produto projetual"
- "PROJETO EM ABERTO"

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{INTERVENÇÃO} \\ \text{(projetos} \\ \text{experimentais)} \end{array} \right\} + \text{ESPACIALIZAÇÃO} \left\{ \right\} = \text{RAMIFICAÇÕES}$$

Como criar o RIZOMA?



Assumimos assim, certa animosidade do termo com os mecanismos de produção da chamada "literatura marginal". Nessa linguagem, os sujeitos tradicionalmente excluídos passam a fazer parte da cena literária ao produzir textos a partir da sua própria imagem, dando origem a uma intensa movimentação cultural em bairros da periferia paulistana.

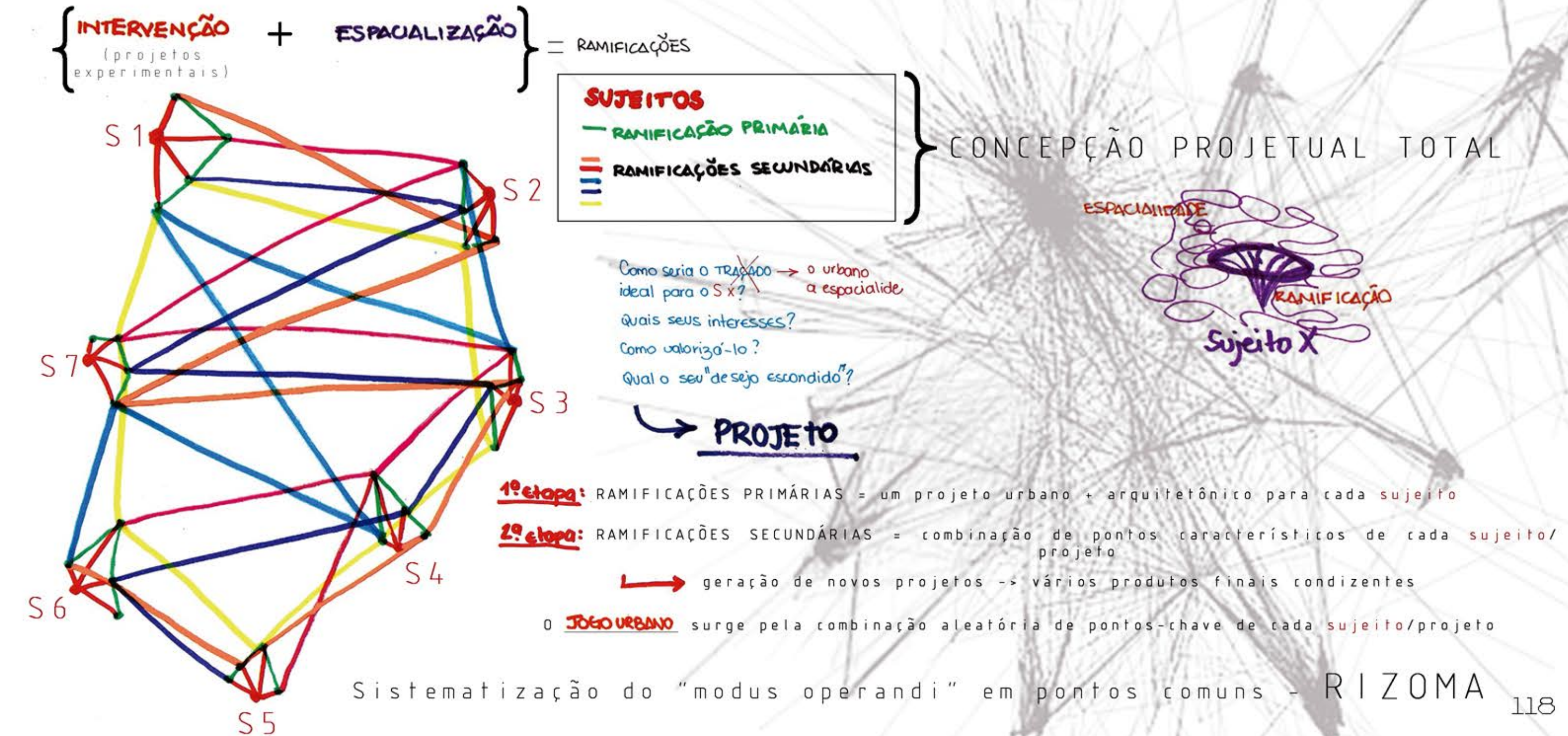
Admitimos, então, que o espaço e seus frequentadores são parte de um mesmo todo que não pode ser subtraído, dividido ou fracionado. Não há parte. E, portanto, não há plano, ou projeto em separado. O que existe é uma nova espacialidade, da qual surge, intrinsecamente à sua própria imagem, um constructo sócio-espacial de complexidades em uma paisagem em curso, aberta.

Ao contrário de planejar, como arquitetos marginais, acolhemos as necessidades e as ambições sócio-espaciais deste lugar à margem, bem como os seus atuais processos de dispersão e suas percepções erráticas. Nesse caso evitamos o desenho que não seja oriundo da linguagem de estranhamento que emana do contágio com o outro, num devir.

Trilhamos o caminho das bordas, dos limites, da beira, do confim do espaço público, onde se ativam os conflitos ético-estético-políticos da cidade contemporânea, em suas imagens descontínuas e heterogêneas. Michel de Certeau (2001) expressa que o arquiteto "congela lugares"⁴³, exatamente por transformá-los em locais de "institucionalização de acontecimentos". Esse pensamento pressupõe uma imposição de formas sobre a qual opera o indivíduo, seguindo trajetórias pré-estabelecidas no espaço estruturado e normatizado.

Ao contrário, buscamos, no Urbanismo Marginal, a cidade almejada - a construção de lugares democráticos, reflexos do contínuo processo de transformação dos espaços, resultante da vivência de seus habitantes, das dinâmicas sociais e culturais, acrescidas, quiçá, dos imaginários urbanos recolhidos pelo caminho. Cidades mutantes, imagens e imaginários urbanos do modo como as pessoas percebem e vivenciam os espaços. Imagens sedimentadas e imaginários urbanos incrustados na história, na memória e nos devires. Revelar os desejos escondidos, o que não é norma e, também, o que é corriqueiro e causa estranhamento.

⁴³ CERTEAU, M. Relatos de Espacios. In: *Quaderns*, nº. 228, 2001. p. 06-07.



S1 - MORADORES

Trem: faz parte da memória coletiva dos Moradores - sujeito impositor no espaço (Tempo)

Feira da Vila: venda de hortifrúti cultivados na "horta" da Esplanada

Ativação da "academia para exercícios físicos da terceira idade", na Praça Raul Cardoso.

Horta: projeto experimental - estruturas de madeira 'faça-você-mesmo' para cultivo de hortifrúti

Bancos modulares: projeto experimental distribuído conforme as necessidades ao longo da Vila e Praça

Asfalto na rua de terra da Vila Ferroviária

Ponto de ônibus

Ponto de ônibus

Ponto de ônibus: localização estratégica

Ativação da Pista de Caminhada - ciclistas + exercícios físicos + passagem

Plataforma, vagão, galpão, trilhos: memória coletiva - o que existe remanesce e sobrepõem-se

Bancos modulares: projeto experimental distribuído conforme as necessidades ao longo da Pista de Caminhada

Figura 109_ Em um plano: {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO} = os Moradores "produzem" o seu espaço. Fonte_ Autora (2016).

Figura 110_ {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO}. Fonte_ Autora (2016).



S2 - TRAILER DE LANCHES

A Esplanada se torna um grande ponto de parada de *Food Trucks*, onde a oferta de alimentos é variada

Mesas de madeira - projeto experimental - são fixadas próximo aos *Trucks*

O Trailer de Lanches, fixo, ativa a Praça Raul Cardoso

Mesas móveis com rodinhas - projeto experimental para o Trailer de Lanches - pelo fato do Trailer ser fixo, as mesas trazem a mobilidade e permitem ao consumidor o total domínio do espaço

Espaço para picnics

Ativação da Pista de Caminhada - os *Trucks* se posicionam próximo à ela, que se estende ao outro lado da Esplanada e recebe uma maior e melhor iluminação

Plataforma, vagão, galpão, trilhos: memória coletiva - o que existe remanesce e sobrepõem-se

Mesas com bancos para usufruto de alimentos

Variada oferta de alimentos: o Trailer existente oferece Lanches. Poderão ser ofertados tacos, espetinhos, sorvetes e picolés, pastéis e massas e comida japonesa

Figura 111_ Em um plano: {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO} = o espaço do Trailer de Lanches é criado: um grande local com uma oferta variada de alimentos - *Food Trucks* e mesas de madeira com bancos são instalados no espaço, caracterizando-o. Mesas móveis permitem ao Trailer dinamidade e poder de escolha. Fonte_ Autora (2016).
Figura 112_ {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO}. Fonte_ Autora (2016).



S3 - TRANSEUNTES / "CORTADORES DE CAMINHO"



Figura 113_ Em um plano: {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO} = os Transeuntes "produzem" o seu espaço. Não há um caminho pré-determinado, as passagens são "abertas" conforme a vontade do transeunte, conforme seu desejo de cortar o espaço, de diminuir distâncias. Assim, não há implantação a ser definida: o calçamento, os pontos de parada, os bancos, a cancella, devem se adequar ao caminhar de determinado usuário, em determinado período de tempo. Fonte_ Autora (2016).

Figura 114_ {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO}. Fonte_ Autora (2016).



S4 - CRIADORES DE ANIMAIS

O "Fazendeiro Urbano"

Cocho de animais: projeto experimental

Cocho de animais

Cercas: projeto experimental. Aqui, toda a Eplanada foi cercada, como se, para os Criadores de Animais, o espaço todo virasse um grande pasto, como já foi algum dia no passado

Vacas, cavalos e burros

Porteira: como se o espaço fosse ainda uma grande fazenda, um grande pasto, a porteira representa o Tempo (sujeito impositor no espaço)

Plataforma, vagão, galpão, trilhos:
memória coletiva - o que existe
remanesce e sobrepõem-se

Cocho de animais

Em um pequeno cercado, como é na realidade, têm-se a criação de galinhas, galinhas d'angola, patos e gansos

Figura 115_ Em um plano: {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO} = como grandes "Fazendeiros Urbanos", os Criadores de Animais "produzem" seu espaço - um imenso pasto onde cavalos, vacas, burros, galinhas e patos convivem. As cercas não têm lugares pré estabelecidos, apenas cercam animais conforme a vontade de seus criadores. Fonte_ Autora (2016).

Figura 116_ {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO}. Fonte_ Autora (2016).

125



S5 - GARAPEIRO / CORTADOR DE CANA

Carrinho de mão: projeto experimental para transporte da cana / abacaxis colhidos até o ponto onde a garapa é preparada

Viaduto: seguindo da Praça até o Garapeiro - melhoria do fluxo de veículos e motocicletas e, consequentemente, dos 'clientes'

Carrinho de mão: projeto experimental

Ativação do espaço da nova Estação Ferroviária como um grande canal urbano. A cana é dali: plantada, colhida, moída e transformada em garapa

Pequena área destinada à plantação de Abacaxis (utilizados na Garapa em épocas de calor)

Abrigo: projeto experimental que acolhe o Garapeiro e seu moedor de cana - rodeado por mesas (projeto experimental)

Bancos: projeto experimental - elemento importante para o próprio Garapeiro e para seus 'clientes'

A Pista de Caminhada permanece - importante elemento para a atração de 'clientes'

Figura 117_ Em um plano: {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO} = como um grande canal urbano, o Garapeiro / cortador de cana, "produz" o espaço da nova Estação Ferroviária de Birigui - ali planta-se a cana, faz-se a colheita, a moção e a preparação da Garapa. No calor, Garapa com abacaxi. Fonte_ Autora (2016).
Figura 118_ {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO}. Fonte_ Autora (2016).



S6 - MORADORES DE RUA / DROGADOS

O descaso do Poder Público se evidencia: pilhas de lixo e sujeira se acumulam no espaço

Terra sem Lei: ao redor do Galpão e da Plataforma - principais espaços utilizados pelos usuários de drogas - plantações de *Cannabis* são feitas para uso no próprio local e/ou para tráfico

A Praça Raul Cardoso é tomada por mendigos e drogados

Trincheiras: os bancos, cabideiros e armários - projetos experimentais 'faça-você-mesmo' - compõem o reduto dos moradores de rua

Pontos de prostituição próximos às grandes Avenidas

Pontos de prostituição próximos às grandes Avenidas

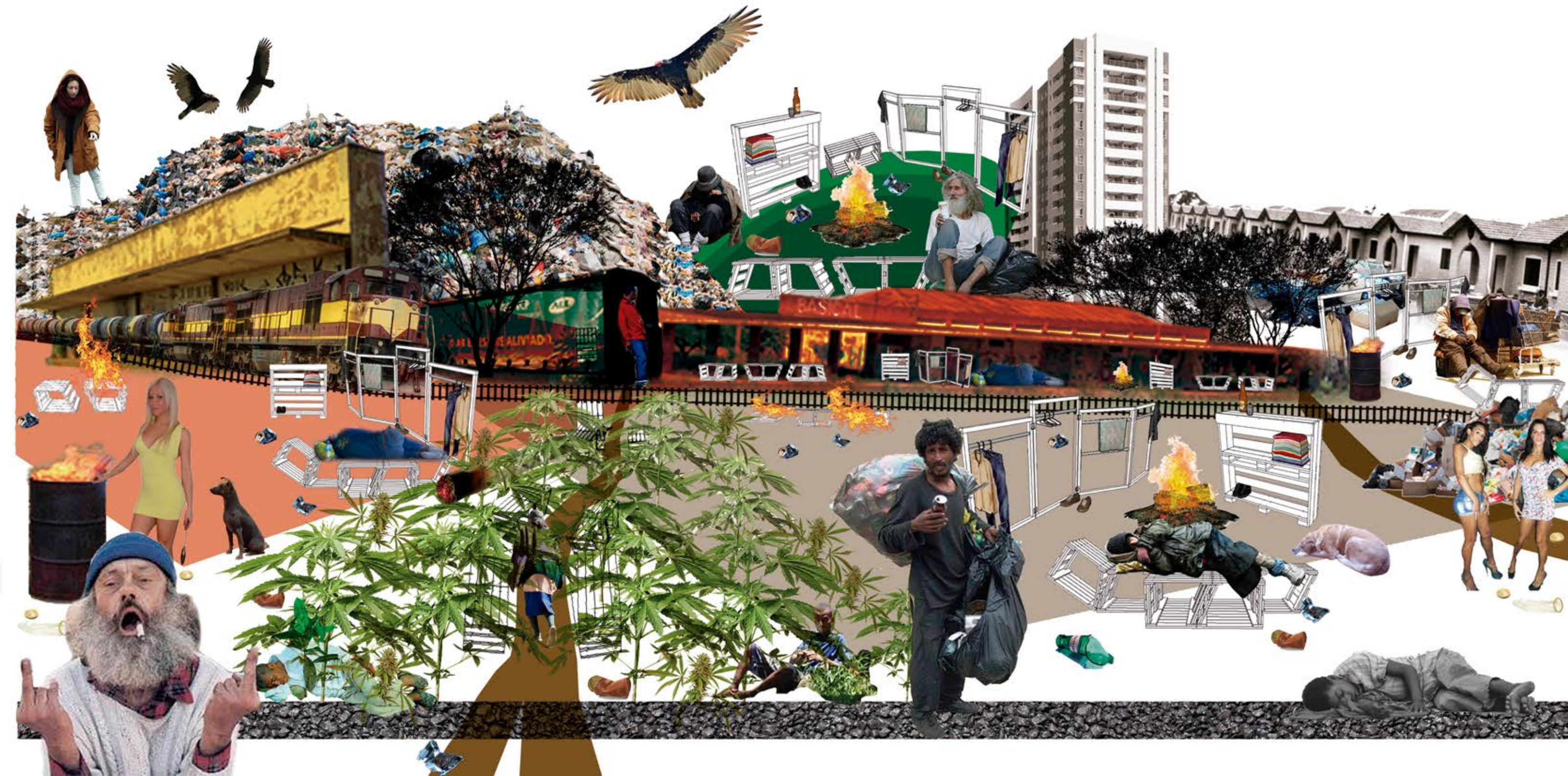
Cabideiro: projeto experimental

Terra sem Lei: plantações de maconha

Armarinhos: projeto experimental - armazenamento de roupas, calçados e cobertores dos moradores de rua

Bancos modulares: projeto experimental - se unem e adquirem formas que se assemelham a uma cama

Figura 119_ Em um plano: {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO} = Terra sem Lei: os Moradores de rua e os usuários de drogas "produzem" o seu espaço. Não há lei. É legalizada a prostituição, é permitido o uso de entorpecentes, bem como o cultivo da planta. Fonte_ Autora (2016).
Figura 120_ {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO}. Fonte_ Autora (2016).



S7 - GRAFITEIROS / PICHADORES / ARTISTAS DE RUA

A área se compõe como uma grande mancha de tinta. São tantos desenhos que se sobrepõem que o espaço borrija, escorre, explode tinta por todos os lados

As paredes se multiplicam: painéis para grafite 'faça-você-mesmo' - projeto experimental

Figuras inusitadas surgem a qualquer instante



Figuras inesperadas podem surgir a todo instante, se sobrepondo às outras

Painéis para grafites dispostos pela esplanada - um "Museu Aberto", o qual permite todo tipo de público

O grafiteiro se utiliza dos bancos - projetos experimentais - para alcançar as partes mais altas das paredes

Armarinho - projeto experimental para suporte aos artistas: em vez das latas de tinta ficarem no chão, fora do alcance das mãos, elas ficam apoiadas nesta pequena estante

Figura 121_ Em um plano: {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO} = os Grafiteiros e Pichadores "produzem" o seu espaço: como um Museu Aberto, abrigando todo tipo de público, os desenhos surgem e se sobrepõem a outros fazendo com que o espaço transborde tinta e figuras inusitadas - um Tiranossauro Rex, elefantes coloridos, caveiras indígenas. Fonte_ Autora (2016).

Figura 122_ {INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO}. Fonte_ Autora (2016).



Reconhecemos a área da nova Estação Ferroviária de Birigui como um espaço que se redesenha constantemente, um lugar de realidades divergentes, diferenças gritantes entre classes sociais, usos, e modos de ocupação. Um território híbrido, complexo, que sempre se reinventa. Um sítio em constante transformação, onde se faz possível a coexistência de um máximo de tipos citadinos em um mesmo meio⁴⁴.



A natureza híbrida do projeto contemporâneo refere-se à atual simultaneidade de realidades e categorias já não referidas à corpos harmônicos e coerentes, mas aos cenários mestiços de estrutura e identidades em coexistência comensal. (GAUSA, 2001, p. 268).

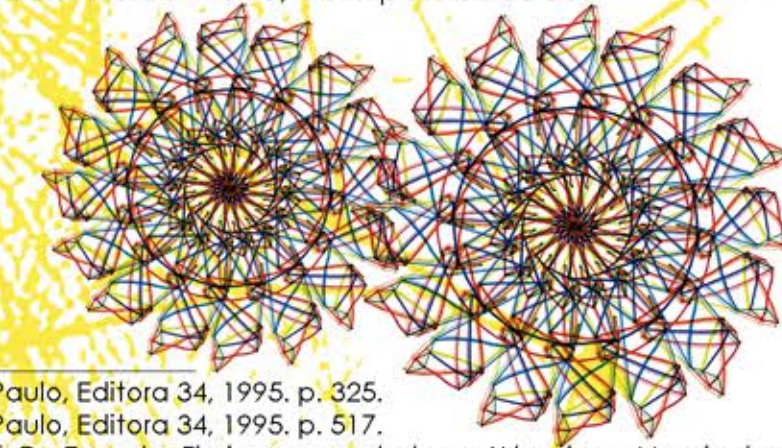
Deleuze e Guattari (1995) permitem pensar em uma possível projtualidade do público em seu território de direito, onde a ação social se expressa como atividade no espaço coletivo, onde plaina a ideia Rizomática do comportamento social e seus processos mutantes e imprevisíveis. O rizoma é contra regras pré-estabelecidas, confunde, se move, se abre, explode em todas as direções. O rizoma é o ponto de partida para se pensar em possibilidades. O pensamento rizomático é aberto a experimentações - "platôs urbanos", na tentativa de construir um pensamento que se perpetue através do "múltiplo".

A articulação que um tipo de atividade rizomática e formas físicas consuetudinárias propõem, permite uma aproximação não estrutural ao público, uma abordagem dos efeitos não previstos, explicáveis pelo devir do público antes que pela prescrição da regulamentação do espaço público. (ARROYO, 2007).

As "linhas de fuga"⁴⁵ são trabalhadas por Deleuze e Guattari como aquelas que escapam da tentativa totalizadora e entram em contato com novos ideais, ou seja, para nós pode representar o território em sua dissolução, quando ocorre um movimento de quebra de estabilidade. É o vaivém do urbano no espaço público, o jogo de territorialidades que se desterritorializam sendo dominados pelo eventual, pelo instável, pelo indeterminado.

Estes conceitos confrontam decididamente com uma ideia de cidade e de espaço público normatizada e, enquanto tal, estruturada e definida. A cidade contemporânea e o espaço público - sua mais relevante expressão - não desaparecem sob a ameaça que sofre sua razão estrutural, mas se transformam em um fenômeno de multiplicidade. Na cidade estruturada (pela história, pelo planejamento, pela memória coletiva) o espaço público formal convive com o público próprio da cidade emergente da complexidade do presente. A cidade atual é uma cidade desafiada, suspeitada, descrita dos atributos de sistema pela qual é entendida como uma unidade complexa de partes em tensão. (ARROYO, 2007).

Diante disso, adotamos linhas de fuga que rompem com o projeto urbano convencional, de modo a nos ajustarmos aos novos paradigmas. O Urbanismo Marginal⁴⁶, desta forma, inclui a multiplicidade e o devir, a eventualidade e transformação destes lugares em permanente latência, à espera de novas relações e conexões. Não define e não gentrifica. Ao contrário, abre possibilidades.



⁴⁴ DELEUZE, G; GUATTARI, F. Op. Cit. São Paulo, Editora 34, 1995. p. 325.

⁴⁵ DELEUZE, G; GUATTARI, F. Op. Cit. São Paulo, Editora 34, 1995. p. 517.

⁴⁶ Outros trabalhos publicados pelo Prof. Dr. Evandro Fiorin acerca do tema Urbanismo Marginal em Birigui - SP:

FIORIN, E. *Patrimônio e Marginalidade nos antigos leitos férreos de cidades do interior paulista*. In: ROSIN, T. A.; ROSIN, T. A. (org.). (Org.). (Re) Pensando a Cidade. 1 ed.Tupã-São Paulo, ANAP, 2015, v. , p. 166-199.

FIORIN, E. *Sao Paulo's Northwestern Country Towns: Heritage and Marginality*. In: *Society of Architectural Historians 68th Annual Conference Chicago*, 2015, Chicago. 2015 SAH Annual Conference (Guidebook). Chicago, SAH, 2015. v. 1. p. 1-1.

FIORIN, E. *Ciudades del Noroeste de São Paulo: patrimonio ferroviario y marginalidad*. In: *Seminario internacional Sevilla-São Paulo - espacio público-espacio industrial*, 2015, Sevilha. Sevilla-São Paulo. Sevilha, Universidade de Sevilla, 2015. v. 1. p. 1-1.

Figuras 123 e 124_ Rhizome: Linhas de Fuga. Fonte_ Croquis de concepção projetual da Autora (2016).



Figura 125_ Em um plano: RHIZOME - O Jogo Urbano surge pela combinação de pontos característicos de cada sujeito (+ projeto). O Rizoma é contra regras, se move, se abre, explode em todas as direções. O Rizoma como uma abordagem dos efeitos não previstos, explicáveis pelo devir dos sujeitos. Fonte_ Autora (2016).

Figura 126_ RHIZOME - O Jogo Urbano (INTERVENÇÃO (pequenos projetos) + ESPACIALIZAÇÃO): pontos característicos de cada sujeito (+projeto). Fonte_ Autora (2016).



Assim, o espaço da nova Estação Ferroviária de Birigui e suas possíveis apropriações e consequentes transformações são tratadas de modo a valorizar e incentivar diferentes maneiras de fruição desse rizoma urbano em constante transformação. Um redesenho, que é por si mesmo um entendimento, projeto em aberto, que utiliza alguns elementos para realizar um exercício de experimentação como um *modus operandi* de manter o que já existe tal qual como está, mas, também, potencializando e evocando possibilidades e desdobramentos, incentivando a mudança e um jogo errático do fazer e refazer projetual, o qual destitui, inclusive, a tarefa do arquiteto em determinar.

Liberado de suas obrigações, o urbanismo redefinido como uma maneira de operar sobre o inevitável atacará a arquitetura, invadirá suas trincheiras, (...), minará suas certezas, explodirá os seus limites, ridicularizará suas preocupações sobre a matéria e a substância, destruirá suas tradições, fará ruir a seus praticantes de seus refúgios. Dado que somos responsáveis, temos que nos tornar irresponsáveis. Em uma paisagem de crescente pragmatismo desprovido de permanência, o urbanismo já não deve ser a mais solene de nossas decisões. (KOOLHAAS, 1995, p. 122 - 123).

Por conta disso, a prática projetual que definimos como marginal, desenrolada nos entremeios da nova Estação Ferroviária de Birigui não proporá uma particular configuração espacial ou estruturação de formas e atividades. Ao contrário, através do jogo de desterritorializações, da incerteza e da indeterminação das situações a serem enfrentadas, o projeto se configura por entre os interstícios espaciais que percorremos, revelando imagens e imaginários. Diversas camadas, linhas de fuga, os Layers⁴⁷ entrecruzados do raciocínio projetual que não busca demarcar, mas revelar pensamentos e anseios.

Foram explorados os potenciais do espaço como possibilidades somatória de situações, onde consideramos a interação social existente, onde há a valorização do cotidiano e, onde o excepcional vem à tona, revelando as experiências e vivências e...e...e...

(...) These concepts, usually visualized as diagrams, take the form design strategies, acting as open mechanisms that generate the project and enable work to proceed in a constantly changing environmental. (CORÊS apud CECILIA; LAVENE, 2003, p. 33).

Um projeto que não busca, de maneira alguma, configurar uma matriz convencional. Não há um programa. Não há uma implantação, não há planos de massas. Apenas o que há são linhas que configuram diagramas. Um diagrama é um não-desenho, pois a sua forma não se solidifica no fazer. É um conceito. Um desenho com elevadas doses de incerteza e indeterminação, de eventualidade e de devir.

As suas linhas revelam um raciocínio projetual não apenas sobre o espaço, mas sobre diferentes densidades de relações sócio espaciais, de imagens e imaginários urbanos. Não aparentam um começo, ou meio ou fim. São um rizoma de cognição. São sinapses que buscam compreendder ligações possíveis, prováveis apenas como método de reconhecimento que se quer em aberto. À margem da determinação, buscamos por um novo sentido de urbanismo que não define, apenas realinha pensamentos na tentativa de fazer emanar as qualidades das novas espacialidades sem fôrma, e dos projetos experimentais sem função pré-determinada.

PROJETOS EXPERIMENTAIS

- × Microintervenções urbanas
- × Revelam demandas e necessidades
- × Intervenções espontâneas
- × São propositivas: demonstram uma forma de **AÇÃO** imediata
- × São intervenções que se utilizam de recursos locais (ripas de madeira) e favorecem a **AÇÃO** experimental, que é testada
- × Reprogramam os espaços
- × Ocupam, adaptam, modificam-se, consomem, fruem, recodificam e moldam o espaço urbano da nova Estação Ferroviária de Birigui às necessidades e demandas que se transformam constantemente

⁴⁷ Tomamos como referências os projetos de Rem Koolhaas para o Parc de La Villette e para Melun Senart.

Para o concurso do Parque, em 1982, o arquiteto retoma algumas questões relativas à Cultura da Congestão, sobre as quais as situações urbanas ocorrem simultaneamente, em um mesmo local e num curto período de tempo. O arquiteto descreve o vazio como oportunidade que propõe a congestão. Assim, o projeto não resulta em um parque tradicional, com caminhos e elemento arquitetônicos pré-definidos, mas compõe *layers* que, como uma superposição de camadas, compõe pontos, linhas e superfícies. O Parc de Rem Koolhaas nos mostra uma alternativa de como lidar com o desafio constante de criar espaços flexíveis que permitam o delirante modo de vida das cidades. Comprimindo programas e vazios, ele convida o público a projetar suas próprias atividades.

Em um cenário de expansão metropolitana, em 1995, o projeto de ampliação de Melun Senart subverte alguns preceitos tradicionais do Urbanismo ao tomar como referência uma formulação conceitual onde a nova forma urbana não se traduz mais pela constituição formal de tecidos urbanos (morfologia urbana), mas pela constituição de um território no qual o domínio dos espaços vazios, não construídos, é igualmente e até mais importante para o domínio da cidade construída. Desta maneira, o projeto inverte o papel estrutural do figura-fundo: do espaço construído e do espaço aberto, chamando a atenção para os espaços de omissão.

KOOLHAAS, R. *Conversa com Estudantes*. Tradução de Mônica Trindade. Barcelona, GG, 2002.

KOOLHAAS, R. *Nova York Delirante*: um manifesto retroativo para Manhattan. São Paulo, Cosac Naify, 2008.

KOOLHAAS, R. *What ever happened to urbanism?* In: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. *Small, medium, large, extra large*. Nova York, Monacelli Press, 1995.

Figuras 127_ Rhizome: Linhas de Fuga. Fonte_ Croquis de concepção projetual da Autora (2016). Figura 128_ Ripas, estacas, paletes, pedaços de madeira encontrados acumulados na área da nova Estação Ferroviária, próximo ao abrigo de animais, podem ser utilizados como material para a confecção dos projetos experimentais 'faça-você-mesmo'. Fonte_ Acervo pessoal. Modificadas.

{ INTERVENÇÃO }
(projetos experimentais) → **ativações urbanas**

- 1 - bancos
- 2 - horta
- 3 - mesas com bancos
- 4 - mesas móveis
- 5 - cocho de animais
- 6 - cercas
- 7 - tenda
- 8 - carrinho de mão
- 9 - cabideiro
- 10 - armário / estante
- 11 - painéis



1 - BANCOS

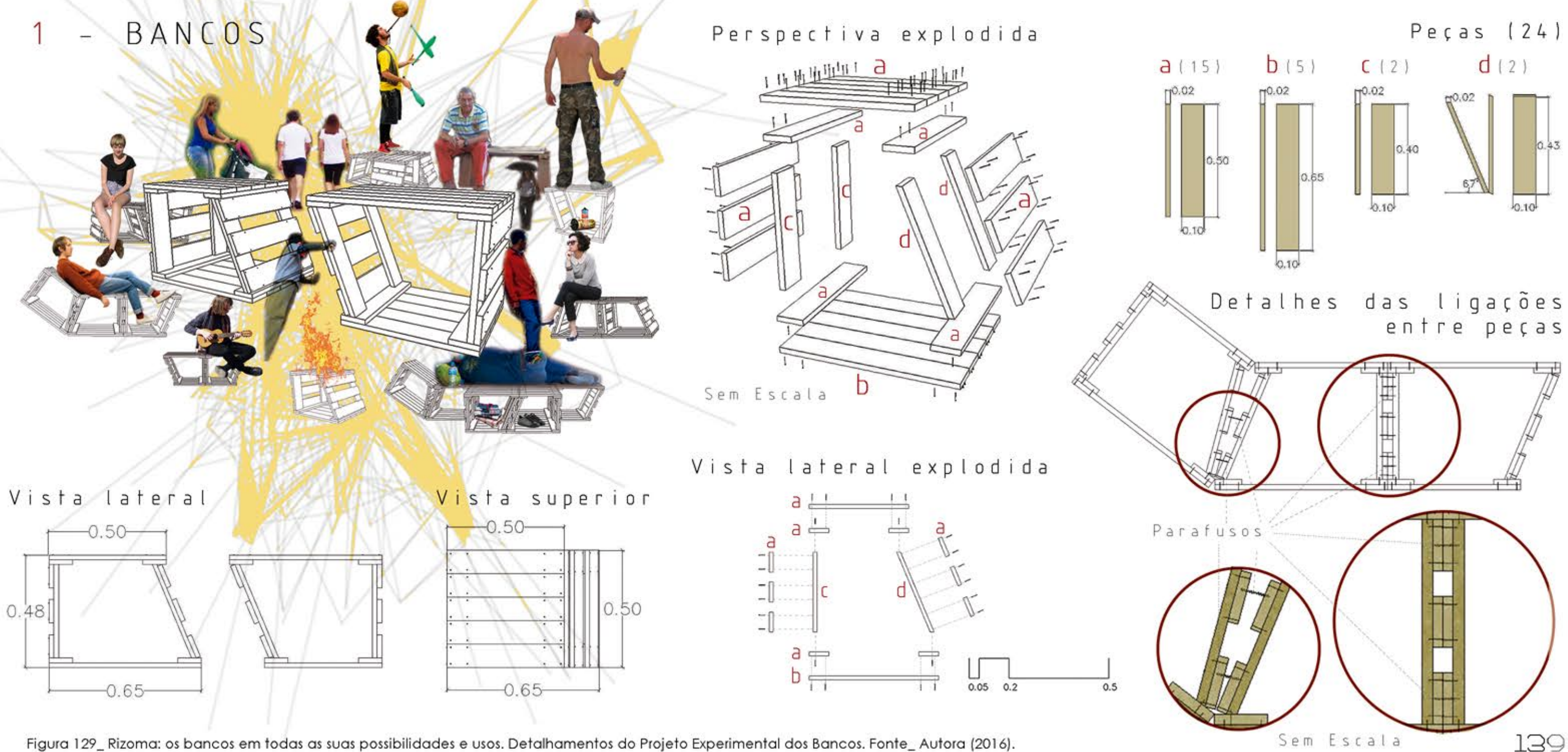


Figura 129_ Rizoma: os bancos em todas as suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental dos Bancos. Fonte_ Autora (2016).

2 - HORTA

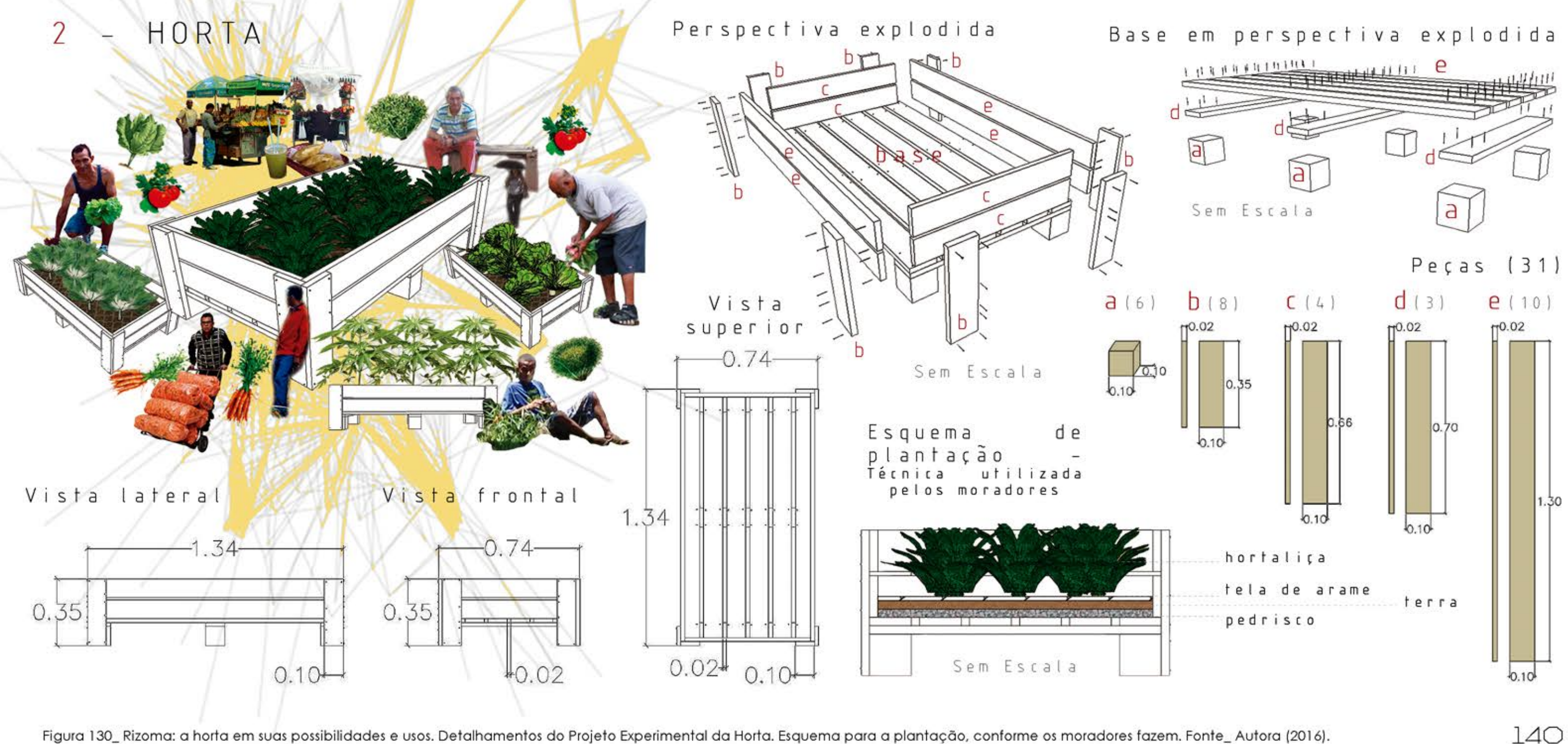


Figura 130_ Rizoma: a horta em suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental da Horta. Esquema para a plantação, conforme os moradores fazem. Fonte_ Autora (2016).

3 - MESAS COM BANCOS

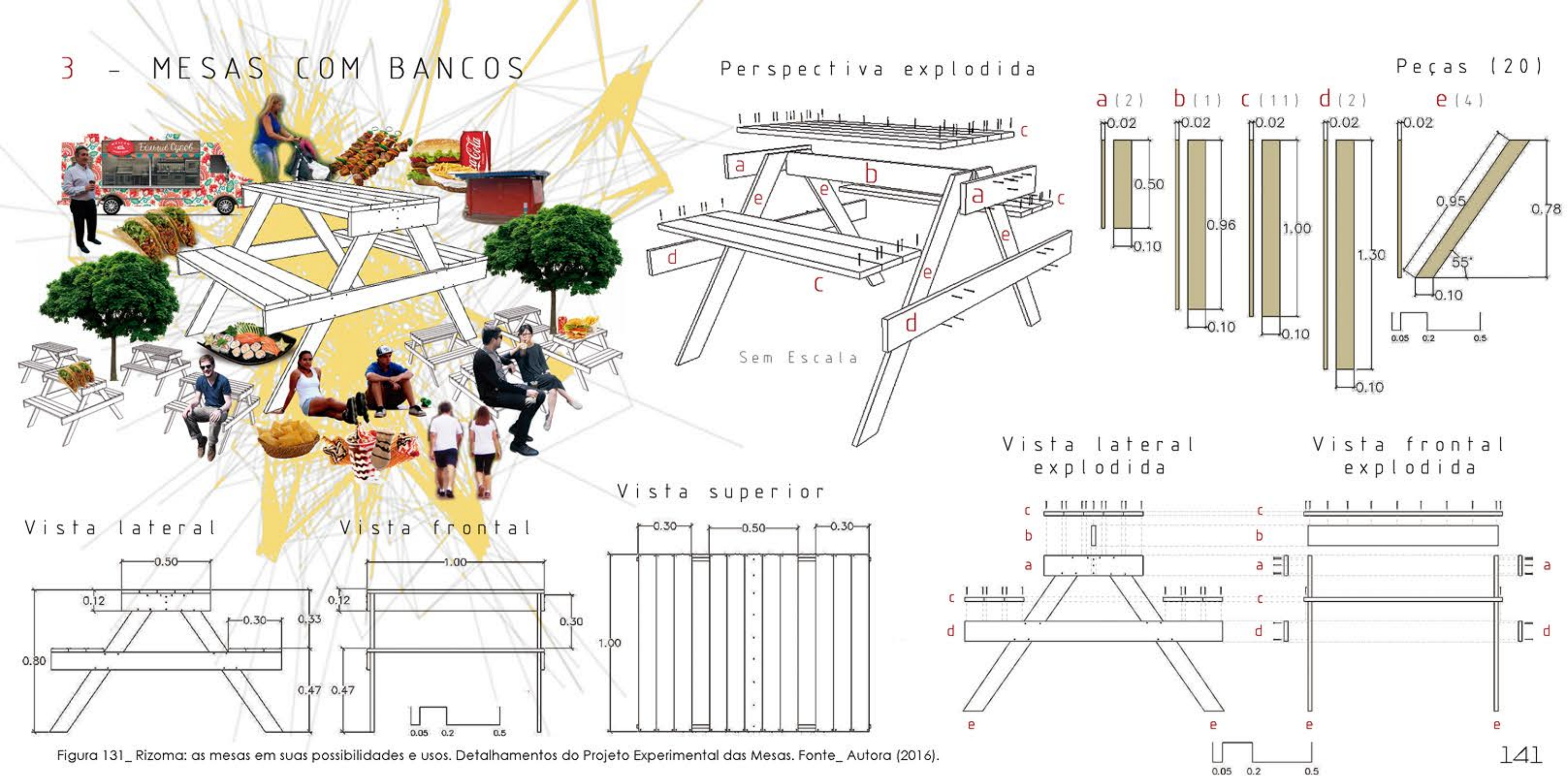


Figura 131_Rizoma: as mesas em suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental das Mesas. Fonte_ Autora (2016).

4 - MESAS MÓVEIS

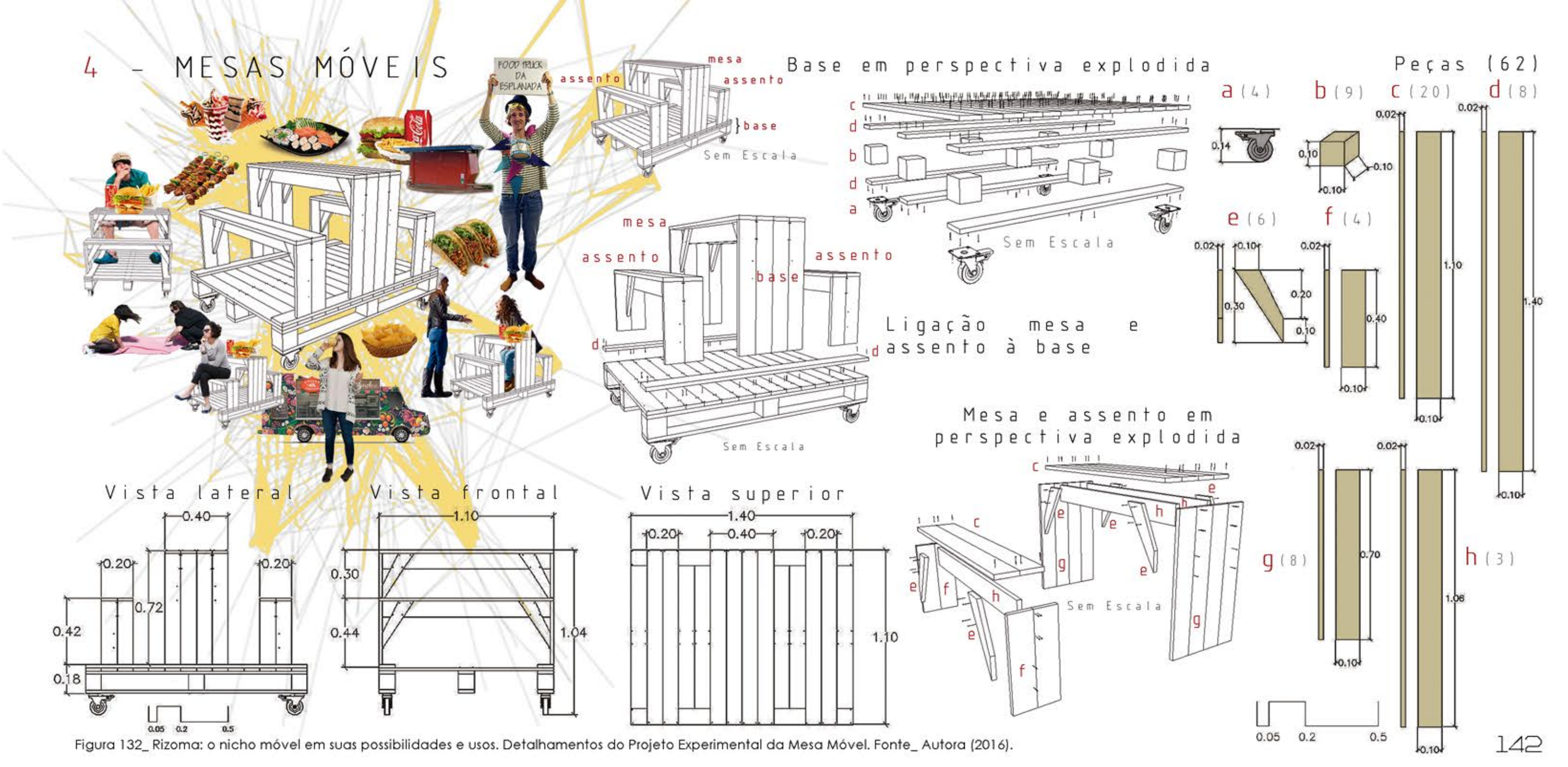


Figura 132_Rizoma: o nicho móvel em suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental da Mesa Móvel. Fonte_ Autora (2016).

5 - COCHO DE ANIMAIS

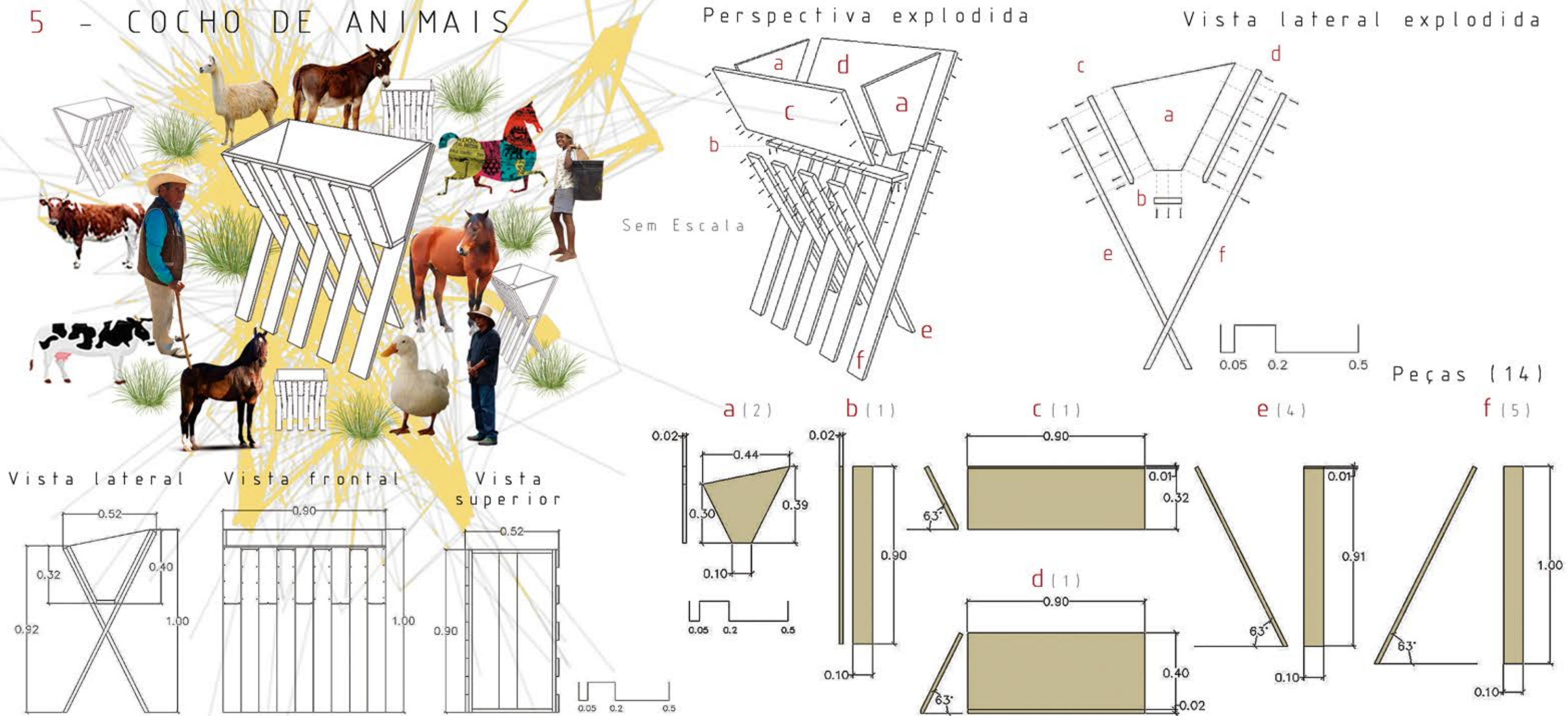


Figura 133_ Rizoma: o cocho em suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental dos Cochos. Fonte_ Autora (2016).

6 - CERCAS

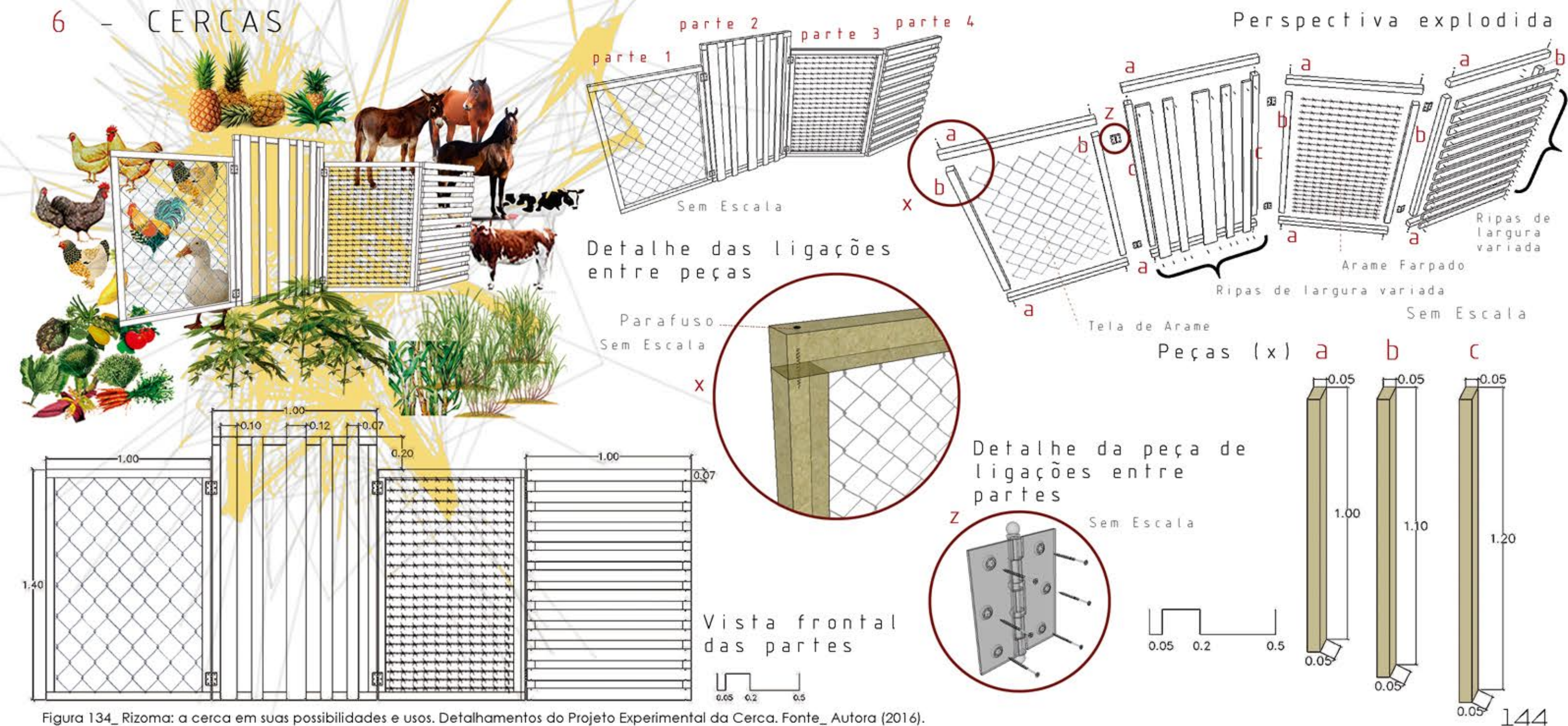
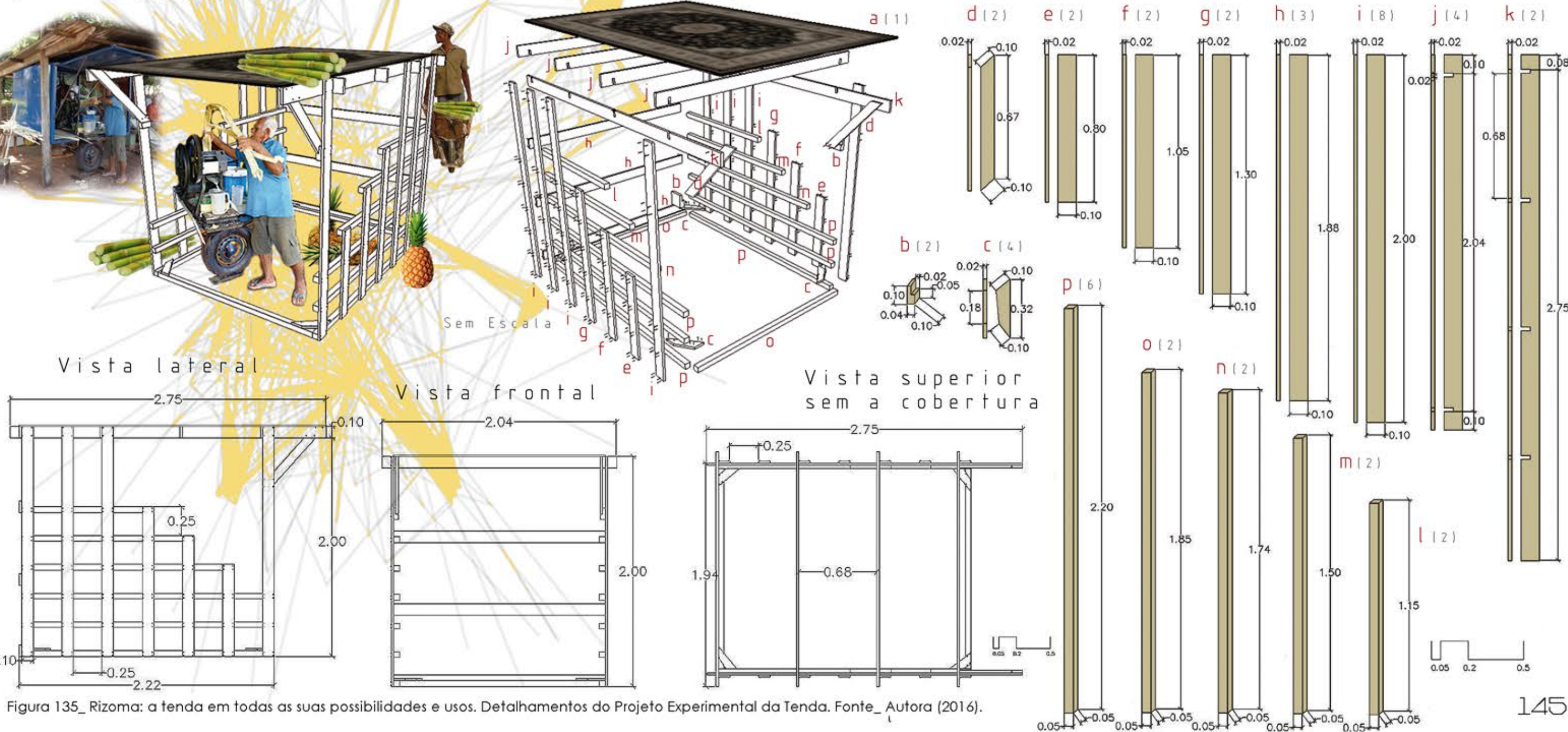


Figura 134_ Rizoma: a cerca em suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental da Cerca. Fonte_ Autora (2016).

7 - TENDA

Perspectiva explodida

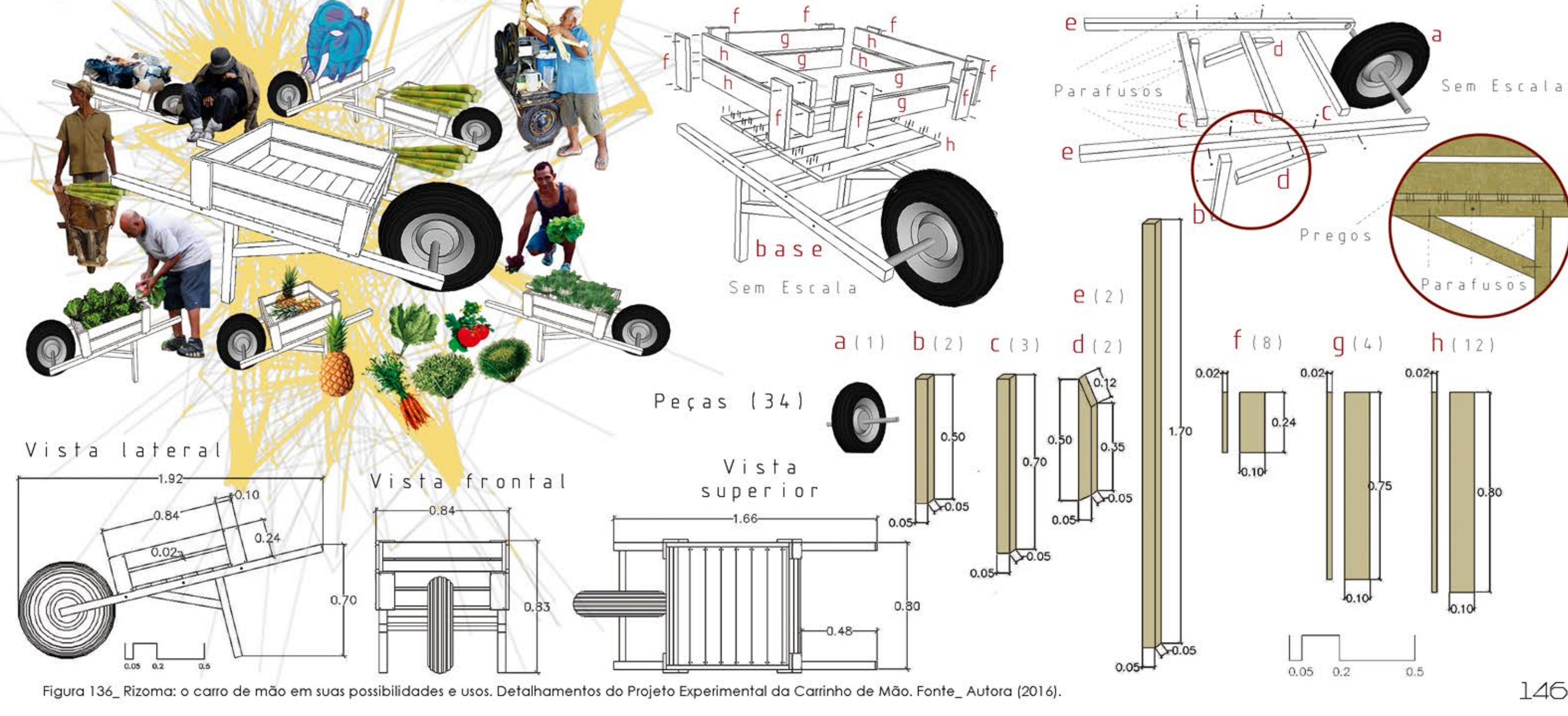
Peças (46)



8 - CARRINHO DE MÃO

Perspectiva explodida

Base em perspectiva explodida



9 - CABIDEIRO

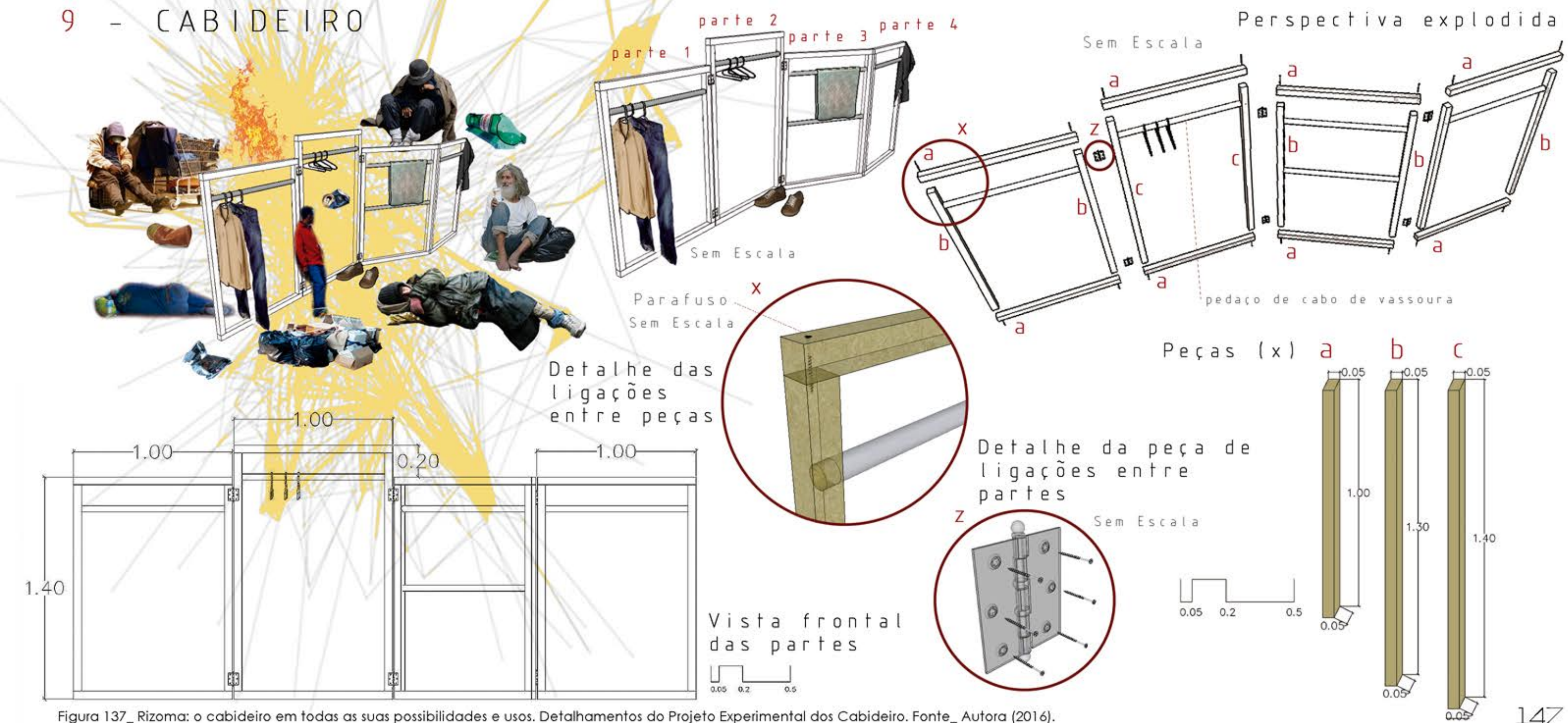


Figura 137_ Rizoma: o cabideiro em todas as suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental dos Cabideiros. Fonte_ Autora (2016)

10 - ARMARINHO / ESTANTE

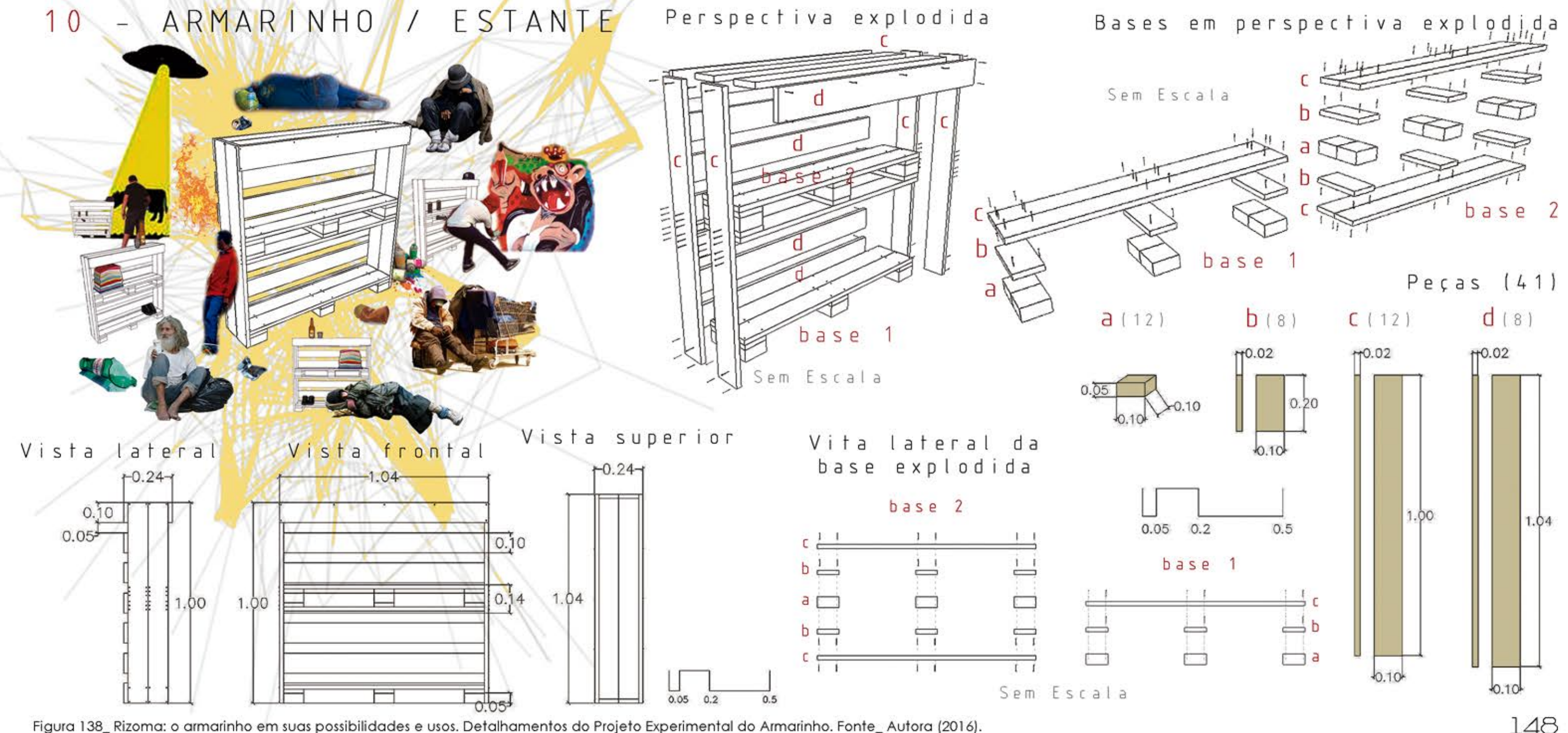


Figura 138_ Rizoma: o armarinho em suas possibilidades e usos. Detalhamentos do Projeto Experimental do Armarinho. Fonte_ Autora (2016).

11 - PAINÉIS

parte 1 parte 2 parte 3 parte 4

Sem Escala

Perspectiva explodida

Detalhe das ligações entre peças

Parafuso

Sem Escala

Detalhe da peça de ligações entre partes

Sem Escala

Vista frontal das partes

lona, placas OSB, placas MDF, papel, etc

Peças (x) a b c

0.05 1.00 1.30 1.40

0.05 0.2 0.5

0.05 0.2 0.5

0.05 0.2 0.5

BORDE, A. L. P. **Percorrendo os vazios urbanos**. In: *Simpósio Perspectivas da forma urbanística do século XXI*. Cadernos de resumos. Florianópolis: 2003.

CARERI, F. **Walscapes: el andar como práctica estética**. Barcelona: Gustavo Gili, 2009.

CERTEAU, M. **Relatos de Espacios**. In: *Quaderns*, nº. 228, 2001. p. 06-07.

CUNHA, N. M. **A chave de Birigui, Nicolau da Silva Nunes, saga de um pioneiro**. Birigui: Gráfica Coelho, 1997.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**. V. 1. São Paulo: Editora 34, 1995.

FIORIN, E. **Marginal Architecture Industrial and Railroad Heritage in Sao Paulo's Northwestern Country Towns** (Experimental Projects). ATINER CONFERENCE PAPER SERIES, v. 1, p. 1-27, 2016. e FIORIN, EVANDRO. *Marginal Urbanism*. 2016. (Apresentação de Trabalho/Conferência ou palestra).

FIORIN, E. **Patrimônio e Marginalidade nos antigos leitos férreos de cidades do interior paulista**. In: ROSIN, T. A.; ROSIN, T. A. (org.). (Org.). (Re) *Pensando a Cidade*. 1ed.Tupã-São Paulo: ANAP, 2015, v. , p. 166-199.

FIORIN, E. **Sao Paulo's Northwestern Country Towns: Heritage and Marginality**. In: *Society of Architectural Historians 68th Annual Conference Chicago, 2015*, Chicago:, 2015 SAH Annual Conference (Guidebook). Chicago: SAH, 2015. v. 1. p. 1-1.

FIORIN, E. **Ciudades del Noroeste de São Paulo: patrimonio ferroviario y marginalidad**. In: *Seminario internacional Sevilla-São Paulo - espacio público-espacio industrial*, 2015, Sevilla. Sevilla-São Paulo. Sevilla: Universidade de Sevilla, 2015. v. 1. p. 1-1.

GHIRARDELLO, N. **À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

KOOLHAAS, R. **Conversa com Estudantes**. Tradução de Mônica Trindade. Barcelona: GG, 2002.

KOOLHAAS, R. **Nova York Delirante: um manifesto retroativo para Manhattan**. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

KOOLHAAS, R. **What ever happened to urbanism?** In: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. *Small, medium, large, extra large*. Nova York: Monacelli Press, 1995.

LOPEZ, E. L. **Laboratório 10+1**. Sevilha: 2010. CD.

RAMOS, C. M. A. **Grafite & pichação**: por uma nova epistemologia da cidade e da arte. In: *Anais do 16º Encontro Nacional da ANPAP*. Sandra Regina Ramalho e Oliveira ; Sandra Makowiecky. (Org.). Florianópolis: ANPAP, UDESC, Clicdata Multimídia, 2007. 1 CD ROM. ISBN 85-98958-04-2. Rotulo Giovana Sombrio e Anelize Zimmermann. p. 1260-1269.

RAMOS, D. S.; MARTINS, O. **A cidade Pérola em capítulos**. Araçatuba: Norograf, 1961.

RIZZO, M. R. **A indústria de Calçados Infantis de Birigui**. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, Campinas: 2004.

ROSA, A. S. ; FIORIN, E. **Birigui: Patrimônio e Marginalidade ao longo do antigo leito férreo**. In: *XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico Edificado - CICOP* - Bauru - São Paulo, 2014, Bauru-SP. Anais do XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado. A Dimensão do Cotidiano do Patrimônio e os Desafios para sua Preservação. Bauru-SP: UNESP-FAAC, 2014. p. 287-295.

ROSA, A. S. ; FIORIN, E. **Território Marginal: O Patrimônio Ferroviário da nova Estação de Birigui - fragmentos urbanos**. In: *I Simpósio Internacional: Patrimônios*, 2015, Ourinhos. I Simpósio Internacional: Patrimônios, Cultura e Sociedade no Século XXI. Ourinhos: UNESP, 2015.

ROSA, A. S. ; FIORIN, E. **TERRITÓRIO MARGINAL: O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA NOVA ESTAÇÃO DE BIRIGUI - FRAGMENTOS URBANOS**. Geografia e Pesquisa (UNESP. Ourinhos), 2016. (no prelo).

ROSA, A. S.; FIORIN, E. **O Antigo Leito Férreo de Birigui: Levantamento e Análise**. In: *XXVI Congresso de Iniciação Científica da Unesp*, 2014, Presidente Prudente: XXVI Congresso de Iniciação Científica da Unesp, 2014.

ROSA, A. S. **O desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista / Levantamento e Análise das estruturas abandonadas ou ocupadas por usos marginais ao longo da linha férrea de Birigui-SP**. 2014. Iniciação Científica. (Graduanda em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Orientador: Evandro Fiorin.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 1996.

SANTOS, S. F.; SALDANHA, M. I. **Ruína como resistência. Um lugar estranho num promontório de desejos**. In: *arq|a—Arquitetura e Arte Contemporâneas — Portuguese Contemporary Architecture and Art Magazine*, no. 112, pp. 108-111, 2014.

SERRA, A. E. **Birigui: cidade Pérola**. São Paulo: Novha Editora, 2006. Coleção Conto, canto e encanto com a minha história.

SOLÀ-MORALES I. D. **Terrain Vague**. In: *Territórios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002.

REFERÊNCIAS DE ILUSTRAÇÕES

Birigui. Municípios Paulistas. 2015. Disponível em: <<http://www.cepam.org/municipios/municipios-paulistas/birigui.aspx#ad-image-0>>. Acesso em 10 ago. 2015.

Museu do Calçado de Birigui. 2007. Disponível em: <http://www.museubirigui.com.br/mostra_curiosidade.php?id=3>. Acesso em 08 jun. 2014.