

LINHA EM FUGA

Cartografando singularidades ao longo do leito ferroviário de Bauru/SP

LINE IN ESCAPE
Cartographing Singularities along the Railway of Bauru/SP

Carolina Silva Tarocchi¹ e Helio Hirao²

Resumo

A decadência do sistema ferroviário no interior paulista transformou os leitos férreos em cicatrizes urbanas, espaços abandonados pela lógica capitalista que os classifica como vazios e improdutivos. Entretanto, esses territórios revelam dinâmicas singulares, tornando-se lugares de resistência, memória e pertencimento, com uma temporalidade própria, marcada pela lentidão e pela sobreposição de camadas históricas. A pesquisa foca em um complexo ferroviário da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Bauru-SP, cidade moldada por seu entroncamento ferroviário. O trabalho tem como objetivo averiguar os vestígios e dinâmicas que emergem nesses espaços, investigando as linhas de ruptura e desterritorialização, expressões contra-hegemônicas que emergem nesse recorte e impulsionam novos processos de singularização e reconfiguração urbana. Baseada no método da cartografia e no pensamento rizomático de Deleuze e Guattari, a pesquisa adota o caminhar como abordagem metodológica, conectando-o a uma forma de apreensão das ambiências urbanas.

Palavras chave: patrimônio ferroviário, cartografia, caminhar.

Abstract

The decline of the railway system in the interior of São Paulo has transformed railway beds into urban scars, spaces abandoned by the capitalist logic that classifies them as empty and unproductive. However, these territories reveal unique dynamics, becoming places of resistance, memory, and belonging, with their own temporality marked by slowness and the layering of historical traces. The research focuses on a railway complex of the former Companhia Paulista de Estradas de Ferro in Bauru-SP, a city shaped by its railway junction. The aim of the study is to examine the vestiges and dynamics that emerge in these spaces, investigating the lines of rupture and deterritorialization, counter-hegemonic expressions that arise in this context and drive new processes of singularization and urban reconfiguration. Based on the method of cartography and the rhizomatic thinking of Deleuze and Guattari, the research adopts walking as a methodological approach, connecting it to a way of apprehending urban ambiances.

Keywords: railway heritage, cartography, walking.

Introdução

Este artigo adentra o campo da formação de espaços e sua vinculação com os processos criadores de subjetividades. Parte-se do entendimento de que esses aspectos estão profundamente imersos nos modos de produção hegemônicos, os quais regem a formação dos territórios, impondo forças e estruturas temporais específicas. Reconhece-se que, se por um lado, a produção da cidade é resultado das relações de poder, por outro, a própria construção do espaço configura e (re)produz essa estrutura, condicionando os processos de subjetivação capitalísticos (Guattari; Rolnik, 1996). Embora exista uma estrutura hegemônica de comando, é justamente em seus meandros que emergem linhas de fuga a essas lógicas – processos de conflito, seja de forma direta ou tática, que se constroem nas brechas. Essas formas de resistência geram processos singulares de subjetivação, que desafiam os discursos hegemônicos propagados.

Sintetizando as relações de tempo e poder e suas materializações no espaço, recorreremos a Foucault (1977), que destaca como, a partir do século XVIII, a sociedade disciplinar utilizou a arquitetura e o urbanismo como instrumentos de controle e obediência, com destaque para a arquitetura panóptica e as reformas higienistas desenvolvidas nesse período. Paralelamente, observou-se um discurso sustentado por uma ordem temporal voltada para o futuro, perpetuando a ideia de progresso.

No entanto, a partir do século XX, um novo regime de controle emerge, com ênfase no desempenho individual, flexibilidade e autogestão, como descrito por Deleuze (2000) e Han (2015), transmutando a ordem temporal de um futuro idealizado para um presente insaciável e efêmero, caracterizado pelo “presentismo” (Hartog, 2014). No contexto urbano, tais noções se atrelam ao que Jacques (2004) denomina de espetacularização urbana contemporânea, um processo que envolve a predominância imagética e de consumo na configuração das cidades brasileiras. Nesse contexto, os patrimônios urbanos são tratados como cenários, ou seja, estáticos, rígidos e embelezadores, funcionando como meros espaços de consumo, desvinculados dos sujeitos que usufruem efetivamente desses espaços e que, por consequência, lhes conferem seu significado simbólico. Assim, a perda da temporalidade converte-se também no detrimento histórico.

O patrimônio ferroviário paulista, percebido como ruínas da modernidade, exemplifica uma transição significativa: suas estruturas, que inicialmente simbolizavam o progresso, passaram a representar a decadência com o declínio do sistema ferroviário. Atualmente, esses espaços transformam-se em cicatrizes urbanas e são frequentemente rotulados como áreas vazias. O abandono decorre de um projeto que visa abolir espaços de irrelevância perante a cidade formal. No entanto, esses espaços residuais também acolhem práticas e corpos que são igualmente deixados de lado pela cidade produtivista. Por isso, os complexos ferroviários passam a se constituírem também como um cenário de transgressão, abrigo de corpos lentos (Santos, 2006) e práticas singulares.

Desse modo, quando tais espaços são vistos sob outras perspectivas, que não o da obsolescência, revelam-se como potentes mecanismos de fuga às lógicas dominantes, um espaço que abriga tempos desorientados. Essas observações estão relacionadas às questões levantadas por Solà-Morales (2013) ao descrever o conceito *Terrain Vague*, termo de difícil tradução, mas que engloba as porções de solo urbano com limites precisos no qual a relação de vazio não denota a uma essência negativa, mas soma-se ao sentido de liberdade e expectativa. Estes lugares apresentam-se como externos ao circuito produtivo das cidades, tornando-se estranhos e esquisitos, pois é o espaço do outro, do diferente, que muitas vezes é descoberto em nós mesmos.

1 Arquiteta e Urbanista pela FCT-UNESP. Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design FAAC-UNESP.

2 Professor Assistente Doutor do Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente da FCT-UNESP. Credenciado como professor orientador e pesquisador no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design (FAAC-UNESP).

Terrain vague coincide com a continuidade, não a da cidade legitimada e homogênea, mas a do tempo livre, dos fluxos, dos limites.

O artigo propõe-se a explorar uma parte do leito férreo de Bauru, investigando de que maneira as diversas perspectivas sobre o tema se refletem na prática e suas implicações para o espaço urbano. A pesquisa focaliza um dos complexos ferroviários implantados pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) na cidade de Bauru-SP, realizando uma experimentação ao longo da linha férrea e no entorno das edificações ferroviárias. O objetivo é cartografar, por meio do método cartográfico (Escóssia; Kastrup; Passos, 2009) e da prática do caminhar, a vivência cotidiana singular que permeia tanto os vestígios materiais quanto as memórias que coexistem no espaço em análise.

Uma breve revisão metodológica: cartografar e caminhar como formas de apreensão de processos desterritorializantes

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

Ao descer da torre e adentrar a cidade, as perspectivas se transformam. Gestos se movem por toda parte, e a experiência é ativada por um conjunto de possibilidades. É nesse plano que os jogos de força não são apagados, os conflitos não estão contidos em compartimentos separados. Eles estão agindo uns sobre os outros, em um jogo de trocas e mutações, no qual forças tentam reafirmar sua superioridade, condicionando e estratificando. Simultaneamente, outras, resistem, irrompendo em linhas de fuga³. Seja por meio de confrontos diretos ou por táticas, essas dinâmicas sobrevivem, impossíveis de serem descartadas, apagadas ou encobertas.

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

3 As linhas de fuga surgem como rupturas a-significantes que interrompem um sistema, permitindo a reconstrução a partir dessas fissuras. Quando rompido, o rizoma retorna a crescer, podendo se estratificar novamente. As linhas de fuga são, portanto, desterritorializantes, representando a ruptura com modelos de comando e a emergência de forças singulares de resistência. No entanto, o conceito de “desterritorialização” também pode ser invertido, refletindo forças gentrificadores nos espaços urbanos, que promovem exclusão e segregação socioespacial, resultando em uma desterritorialização forçada. Assim, a desterritorialização pode envolver a exclusão ou privatização do território (Haesbaert, 2004).

Dessa forma, as linhas que configuram a cartografia que buscamos neste estudo difere-se das linhas dos mapas cartográficos modernos e se aproximam as linhas de um mapa rascunho, como proposto por Ingold (2022 [2007]). Os mapas-rascunhos são compostos por linhas de movimento, de habitação, traçadas no desenvolvimento dos gestos e não através de uma superfície fixa. Portanto, as linhas dos mapas rascunhos são as linhas do mundo habitado, que se reconfiguram a partir do movimento da vida que transita entre elas. As linhas de movimento não são linhas que ligam pontos e criam redes conectoras (*network*), mas são tecidas em entrelaçamentos (*meshwork*) (Ingold, 2022 [2007]).

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

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

A proposta de cartografia, fundamentada nas linhas de habitação, alinha-se a um fazer cartográfico que impulsiona uma metodologia que se baseia no acompanhamento de processos. Nesse contexto, a metodologia, derivada do termo grego “*metá-hódos*” (caminho para um fim), transforma-se em “*hódos-metá*”, onde o caminho se torna um processo contínuo de experimentação, valorizando o *intermezzo*, o intervalo entre momentos ou etapas. Este movimento inverte o saber-fazer tradicional, buscando um fazer-saber (Passos, Kastrup, Escóssia, 2009). A cartografia, nesse modelo de *hódos-metá*, coloca em destaque a importância de estar em processo, promovendo um conhecimento mais fluido e aberto, que acompanha os ritmos e movimentos dos territórios. A prática de acompanhamento de processos configura uma pesquisa-intervenção, que assume a inseparabilidade entre o pesquisador e o objeto de estudo. Tal inseparabilidade desafia a busca por uma neutralidade acadêmica, pois reconhece que, mesmo as trocas mais sutis entre os corpos, resultam em processos de transformação da realidade. Isso gera um jogo de metaestabilidade, no qual o devir, o processo contínuo de transformação e adaptação, se torna um elemento central da pesquisa.

Atrelado ao método da cartografia, o adentramento do recorte se dá através da prática do caminhar. O caminhar, como procedimento metodológico, considera um caminhar ativo e não passivo. Questiona, portanto, o caminhar como simples passeio ou como puro ato de ir de um ponto a outro, em que o meio é ofuscado pela ansiedade da chegada. O caminhar como procedimento infere uma caminhada como ato de habitar. O habitar salienta-se pelo intransitivo (Ingold, 2015), o mesmo que o ser, por isso, não construído, mas em construção, um movimento de estar ao longo de caminhos: “o caminho, e não o lugar, é a condição primordial do ser, ou melhor, do tornar-se” (Ingold, 2015, p. 38). É por isso que habitar e, conjuntamente, caminhar, são verbos: ações que pressupõem metamorfoses. Sinteticamente o caminhar como forma de habitar é compreendido como uma eterna errância: um só corpo - orgânico, mente e mundo -

entre afetações e contágios.

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

A busca pela retomada do caminhar como prática de leitura e de expressão artística foi revivida por movimentos artísticos que viam no estar em trânsito uma maneira de reinventar formas de ver e questionar o mundo. Surgem, assim, os flâneurismos, as deambulações e as derivas. Esta última, ativada pelas práticas da Internacional Situacionista, via o ato de derivar pela cidade como uma crítica veemente ao urbanismo moderno. O Urbanismo Unitário (UU) emerge como uma teoria urbana crítica que não propôs novos modelos urbanos ou cidades pré-definidas, mas compreendia a experimentação lúdica do espaço urbano como alternativa às concepções estáticas da cidade moderna, frequentemente obscurecidas por uma abordagem passiva e planejada.

Amparado por diversas perspectivas artísticas, o ato de caminhar como prática ativa de leitura e apreensão urbana segue como uma abordagem em constante desenvolvimento, adotada por pesquisadores e artistas tanto nacionais quanto internacionais. Surge com Careri (2013) e o grupo italiano Stalker, o termo transurbância, descrito pelo arquiteto como um percurso errático e uma espécie de pré-arquitetura da paisagem contemporânea. Careri (2013) utiliza o termo transurbância para descrever o estado de transe experimentado por aqueles que caminham por espaços marginais da cidade, que são frequentemente considerados irrelevantes. Esse estado de transe é comparável ao estado deambulatorio de Hélio Oiticica e a inconsciência das deambulações, mas está intimamente ligado a uma realidade legítima. Careri (2013) faz referência ao termo italiano “*andare a zonzo*”, que descreve essa forma de caminhar que transcende as flanâncias, deambulações e derivas, culminando em uma abordagem contemporânea, que apreende as rugosidades da cidade. Trata-se de um caminhar não retilíneo ou predeterminado, mas sim zonzo e labiríntico, que possibilita encontrar aquilo que não se revela em linhas conformadas, mas sim nas linhas tortuosas da vida.

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

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

Continuando uma revisão de novas práticas caminhantes, Jacques (2012) propõe o arquiteto errático como aquele que procura a lentidão intencionalmente, se aproximando dos corpos “lentos” (Santos, 2006), assim perde-se o tempo voluntariamente para

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

A cidade de Bauru: a produção do espaço pela ferrovia, das ideias progressistas ao declínio

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

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

A chegada das ferrovias intensifica o processo econômico e urbano da cidade de Bauru, o entroncamento ferroviário composto pelo encontro das três companhias, estabelece elementos que motivam o desdobramento do setor terciário, voltado ao oferecimento do comércio e de serviços. Por consequência, o número de habitantes saltou de “7.815 habitantes em 1900, para 19.000 em 1907 e 35.000 em 1922” (Losnak, 2004, p.63). Em primeiro momento, Bauru fortaleceu-se como ponto de conexão, contribuindo para a chegada de muitos passageiros. Muitos desses permaneceram em Bauru, considerando as perspectivas de trabalho na ferrovia. Posteriormente, conforme o crescimento e prolongamento das linhas ferroviárias e o estabelecimento do papel de transporte e comunicação, criaram-se povoações em cada estação, compreendidas por trabalhadores em geral, loteadores, comerciantes e empresários que buscavam novas oportunidades (Losnak, 2004). Para Inoue (2016), além de mercadorias e pessoas, a ferrovia transportou ideais, valores e comportamentos. O modo de vida urbano é um desses elementos, em Bauru, por exemplo, após a entrada da ferrovia, observou-se o surgimento de infraestruturas, como a instalação de serviços de telefone (1907), água e esgoto (1910) e luz elétrica (1912) (Losnak, 2004). Dentre as alterações derivantes da chegada da ferrovia, destaca-se o aumento do custo de vida, refletido no acesso à terra e à moradia.

Assim, o discurso do progresso, simbolizado pelas ferrovias, difundiu-se amplamente em Bauru, especialmente entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX. No entanto, esse progresso carregava em sua essência profundas contradições sociais, como destaca Losnak (2004, p. 66). Esse avanço ferroviário foi construído sobre processos marcados pela violência e exploração. De acordo com Ghirardello (2002), os operários envolvidos na construção das linhas férreas trabalhavam em condições sub-humanas, enfrentando jornadas diárias de até dez horas sem direito a descanso. Além disso, estavam presos a um sistema de dependência econômica, sendo obrigados a adquirir bens e suprimentos em armazéns controlados pelos empregadores, onde frequentemente se endividavam. As precárias condições sanitárias e de alimentação, também relatadas por Ghirardello (2002), eram responsáveis pela disseminação de doenças entre os trabalhadores, resultando em inúmeros óbitos.

Paralelamente, o avanço da construção do leito ferroviário foi responsável por um verdadeiro genocídio da população indígena. Nesse contexto, ressurgiram as tropas de bugreiros, contratadas pelas companhias ferroviárias para eliminar os povos originários das áreas em questão. Em resposta, os indígenas empreenderam ataques às obras, lutando para preservar sua independência e seus territórios. A resistência era intensa e organizada, caracterizada por guerrilhas, emboscadas e retiradas estratégicas. Entretanto, a força armada dos bugreiros, aliada a métodos brutais como o envenenamento de alimentos e fontes de água, a disseminação deliberada de doenças, como a varíola, e massacres durante invasões de aldeias, resultou em um verdadeiro extermínio.

O progresso também se ilustrava na arquitetura ferroviária, que também simbolizava e refletia as formas do trabalho disciplinar. As construções das vilas ferroviárias são um dos exemplos que podemos citar. Muito além de um aparato social, as casas atuavam na fiscalização e subordinação trabalhista, os simbólicos aluguéis cobrados, funcionavam “como forma de salário não-pago, criando uma grande dependência entre a empresa e os ferroviários” (Morais, 2002, p. 91). As casas operavam como intermediadoras das relações de produção, na medida em que o fornecimento de moradia ao trabalhador representava uma forma de redução salarial, ampliando a capacidade de acumulação da empresa e induzindo o empregado a permanecer no emprego, o qual pelo menos lhe oferecia condições mínimas de habitação (Morais, 2002, p. 78). O maior interesse da empresa em prover habitação era o aparelhamento da companhia e a produção de capital: “o que realmente interessava eram as formas como aquele capital ali empregado garantiria seu retorno, na confecção dos produtos industriais e na operacionalidade da empresa” (Morais, 2002, p. 21 e 22).

Outro exemplo de como a arquitetura refletia os ideais de progresso pode ser observado na grandiosidade das estações ferroviárias. Em Bauru, isso se concretizou na construção da nova estação da Noroeste do Brasil (NOB), que passou a abrigar as atividades das três companhias ferroviárias presentes na cidade. A construção, realizada na década de 1930, foi projetada no estilo art déco. Essa arquitetura não apenas capturava a visão futurista da época e a nova imagem de industrialização, mas também atendia às demandas econômicas, ao empregar materiais nacionais e resultar em uma construção de menor custo, graças à sua simplicidade e eficiência, em contraste com estilos mais ornamentados, como o eclético. A imponente edificação destacava-se na cidade, tornando-se um símbolo visível da nova fase de progresso e modernização.

Em Bauru, as ideias de progresso associadas à interferência da ferrovia também impactaram o urbanismo, especialmente na transformação da paisagem natural. A proximidade da ferrovia com o rio Bauru resultou em ocupações inadequadas, como nas áreas baixas do Ribeirão Bauru e Córrego das Flores, sujeitas a enchentes que

danificavam pontes e acessos importantes da cidade. A canalização ou o tamponamento dos cursos d’água foi adotada como medida, e o Rio Bauru teve seu curso retificado nos anos 1960, com exceção de um trecho, ocupado pela Avenida Nuno de Assis, onde o rio permaneceu aberto, mas ainda sem afastamento adequado. Essas práticas podem ser compreendidas dentro do contexto do pensamento predominante do século XX, ainda sob influência das reformas urbanas higienistas do início do século. Quando as águas urbanas não eram mais adequadas para a captação de água potável, passaram a receber os resíduos do esgoto. Nessas condições, eram consideradas insalubres e um problema a ser resolvido. Destaca-se que tudo isso estava alinhado com a visão de progresso da época, que via na dominação da natureza o inevitável para o desenvolvimento

Segundo Moraes (2002), o sistema ferroviário brasileiro começou a perder força e importância a partir da década de 1940. O autor destaca que, com a eclosão da Segunda Guerra Mundial e a prolongada crise do café, as exportações do produto sofreram uma queda acentuada. Nesse contexto, as ferrovias enfrentaram sérias dificuldades: sem recursos para expansão, reposição de peças ou modernização de suas linhas e do material rodante, entraram em um processo irreversível de decadência. A isso se soma o crescimento da política rodoviarista, que colocou os dois sistemas de transporte em concorrência. Ademais, Saes (1974) agrega outros fatores que interferiram na decadência do sistema ferroviário, como a existência de zonas de privilégio pelas companhias que dificultavam as interações dos ramais e produziam problemas nas comunicações. Como tentativa de sustentar o sistema ferroviário, que ainda possuía espaço na economia do país, iniciou-se o processo de estatização das companhias em meados do século XX.

Na década de 1970, emerge uma nova tentativa de resguardar a ferrovia com a proposta de unificação das companhias do estado de São Paulo, de tal conjuntura surge a Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA), união da Paulista, Mogiana, Sorocabana, Araraquara e São Paulo-Minas. A privatização da FEPASA, juntamente com a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) ocorreu em 1998, culminando na depreciação posterior das ferrovias. Como enfatizado por Moraes (2002), já no início dos anos 2000, as ferrovias já se encontravam “abandonadas”. Em relação a Bauru, após a desativação da RFFSA as malhas férreas foram transferidas da União para a empresa América Latina Logística (ALL), através de processo licitatório. Em 2015, a concessionária foi fundida com a Empresa Rumo Logística (RUMO), pertencente ao grupo Cosan, que teve a concessão renovada em 2020.

Recorte de estudo: O complexo ferroviário central implantado pela Companhia Paulista

O primeiro Complexo Ferroviário da Companhia Paulista em Bauru (Complexo Central Paulista), expandido nas proximidades da primeira estação implantada em 1910, localiza-se nas confluências da rua Virgílio Malta e rua Araújo Leite, dentro das delimitações do centro do município (Figura 1). O complexo é composto pela estação ferroviária, um armazém, as casas de turma⁴ dos funcionários, a antiga casa do diretor

⁴ Em relação a terminologia, é recorrente o uso de diferentes termos alusivos às vilas. Discorrendo brevemente, comumente os núcleos habitacionais são referidos como colônias ou casas de turma. Para Losnak (2003, p. 400), colônia concerne a “conjunto de casas construído em área pertencente à ferrovia, geralmente próximo à linha férrea, destinado à moradia dos ferroviários”, portanto, o termo é abrangente e condiz com quaisquer conjuntos construídos pelas ferrovias. Por outro lado, as “casas de turma” tangem especificamente às residências construídas ao lado ou paralelas a linha férrea, frequentemente são casas mais simples e geminadas, segundo Moraes (2002, p. 196 e 197) “os funcionários que ali residiam

Localização Complexo Ferroviário
Central da Companhia Paulista
Bauru - SP



Detalhamento da localização:
Identificação das edificações
ferroviárias e entorno.

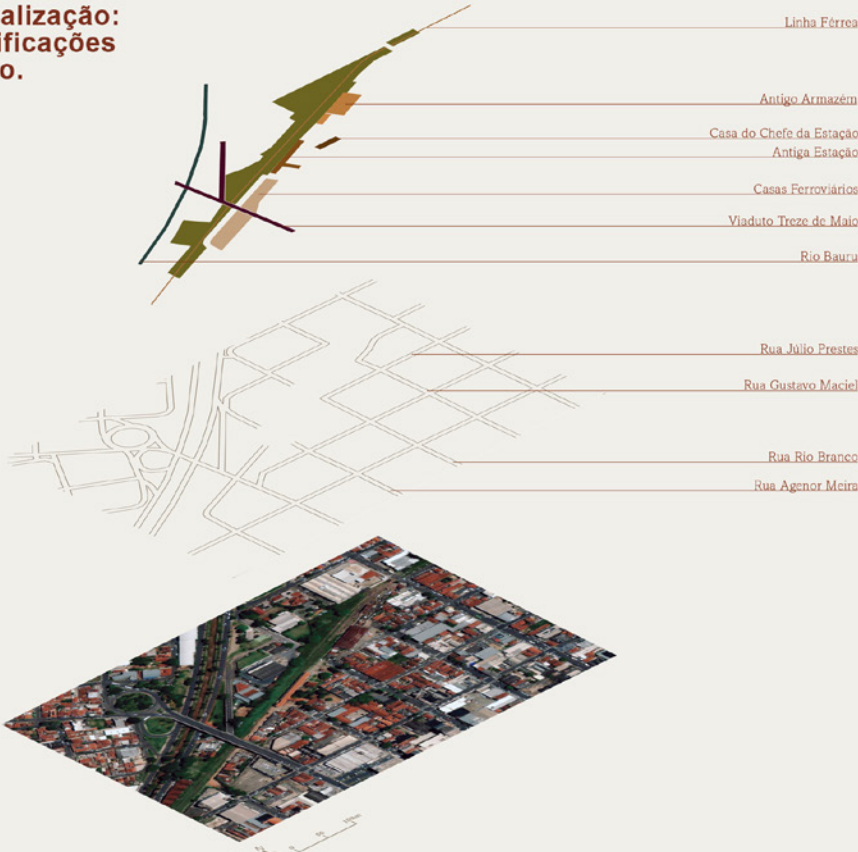


Figura 1 - Localização Complexo Ferroviário Central da Companhia Paulista – Bauru/SP. Fonte: Autora (2025).

da Companhia Paulista de Bauru e outros anexos como o barracão metálico ao lado do armazém e as guaritas e portarias de acesso (Figura 2).

Durante a administração da FEPASA, as duas primeiras casas da vila ferroviária funcionaram como sedes dos escritórios municipais da empresa e outros serviços de amparo aos funcionários, como assistência social e médica. Durante esta época, o armazém era utilizado pelo Banco do Estado de São Paulo (Banespa) e como centro de treinamento, com duas salas de aula.

No decorrer do período da pesquisa, a casa do antigo diretor e o interior da estação ferroviária estavam sendo utilizados para abrigar o Museu Histórico Municipal de Bauru, que passa por um longo período de reforma. As casas de turma continuam presentes, sendo que todas estão ocupadas. Atualmente, o armazém está fechado e não abriga nenhuma atividade em seu interior, funcionando apenas como depósito municipal.

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

eram responsáveis pela manutenção de um determinado trecho da ferrovia, próximo ao local onde se encontravam as instalações e depósitos de combustíveis”.

Táticas singulares: linhas de fuga apreendidas nos interstícios do recorte de estudo

A partir das propostas delineadas pela pesquisa, foram realizadas caminhadas no recorte de estudo, que posteriormente foram relatadas e sintetizadas em cartografias expressivas, um mapeamento afetivo das linhas que delineiam os territórios existenciais perpassados (figura 3). As caminhadas foram realizadas entre abril de 2023 e março de 2024. As experiências permitiram, de maneira processual, como proposto pelo próprio método cartográfico, uma ampliação da investigação à medida que novas caminhadas eram realizadas. Embora realizadas no mesmo recorte espacial, ficou evidente que o espaço nunca se manteve estático. Cada caminhada proporcionava uma experiência única, trazendo à tona novas questões e revelando diferentes aspectos que antes passavam despercebidos ou se modificavam, como o cheiro da terra, que é completamente diferente quando está molhada em dias de chuva. Para sintetizar essas experiências, o artigo apresenta, inicialmente, um breve panorama geral das caminhadas realizadas e, em seguida, aprofunda a discussão em três linhas de fuga, questões que se destacaram como potências singulares no recorte estudado.

No decorrer das caminhadas, um ato voluntário de recolher objetos pelo caminho emergiu espontaneamente. As coletas realizadas formaram uma composição visual rica, composta por texturas, cores e inscrições que refletem os lugares percorridos. Esses itens, que antes eram dispersos e descartados, agora se transformam em uma expressão visual do ambiente, proporcionando uma nova perspectiva sobre o espaço e seus restos. Mais do que objetos que foram recolhidos, cada fragmento pode ser tratado como materialidade. CORPO, corpo pois nada é pacífico, tudo é testemunho. Um pacote guardou o alimento que supre a fome sob uma ruína abandonada. Um spray que guardou a tinta usada para escrever nas paredes. Um dia, o som do corte de metal foi provocado pelo CD abandonado. “Em cada caso, tratando esses objetos primitivos como materiais, nós os resgatamos do beco sem saída em que haviam sido inseridos e os restauramos para as correntes da vida” (Ingold, 2022, p.38).

Figura 2 - Detalhamento da localização: identificação das edificações ferroviárias e entorno. Fonte: Autora (2025).



momentos acumulados e reinventados de um processo permanente do sujeito com o mundo.

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

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

Conservar o movimento, propõe Jacques (2011), a participação ativa do habitante na construção de seus espaços. Um dos aspectos mais intrigantes deste habitar as margens dos trilhos é perceber como esse espaço proporciona um tipo de habitar distinto daquele que tem sido priorizado pela arquitetura, principalmente após o movimento moderno e sua repercussão. Usufruído pelo sistema produtivo, é a arquitetura obcecada pelo novo e pela funcionalidade, mas que não cede hiato para o convívio comunitário, do extravasar para a cidade, para a rua, para um jardim externo.

As casas da vila, por sua vez, revelam algo singular: dão brechas aos vestígios. A terra é uma materialidade permeável, que pode ser tocada, recolhida e moldada. Ela possibilita que as casas se projetem além do mundo privado. É possível, na rua em comum a todos, fazer florescer um jardim, ainda que singelo. Um jardim que se



torna parte do caminho, tocado, mesmo que a distância, por aqueles que passam e deixam suas pegadas. Marcas silenciosas da presença. Há também uma relação de proximidade. Ao caminhar pela rua escuta-se o som que se irradia das casas – das conversas cotidianas até as músicas dos aparelhos televisores. As barreiras entre público e privado são mais tênues, e assim, sente-se um tipo de acolhimento partilhado.

Mas como grande parte dos que desviam da tendência capitalística, as casas continuam negligenciadas, ocultas pelos tijolos e madeiras que fecham as aberturas da plataforma da estação, onde lixo é descartado. O cadeado enferrujado bloqueia a antiga porta de acesso ao edifício. É necessário dar uma volta para ver o outro lado, onde novos paralelepípedos estão sendo trocados dentro das delimitações do museu. Sem respaldo ou consideração, do lado da linha, as casas e seus habitantes permanecem à margem, esquecidos. Não se trata aqui de romantizar. Trata-se de expor uma forma de habitar, que muitas vezes envolve uma resistência tática de ocupar casas e transformá-las em lar. O que se busca compreender é que esse patrimônio permanece vivo graças àqueles que ainda persistem ali, cuidando dele com seus próprios recursos, muitas vezes provenientes de uma luta árdua, sem qualquer apoio institucional e sem serem reconhecidos como sujeitos de um habitar essencial.

A lentidão escondida sob os viadutos: entre encontros e escritos

A presença dos viadutos que crescem acima da linha férrea, marca uma paisagem urbana contrastante. Construídos para resolver o problema de conexão entre duas partes da cidade, separadas pelo rio Bauru e pelo traçado ferroviário, esses viadutos foram pensados para cumprir meramente sua função de integração. As imponentes estruturas foram dimensionadas para suportar o intenso fluxo e velocidade de veículos (figura 7). Entretanto, os viadutos assemelham-se a subordinados rebeldes: cumprem seu dever, exibindo sua função e imponência para quem os observa de cima, mas ocultam, sob suas estruturas, dinâmicas que escapam ao controle. Abrigos e caminhos compõem a parte inferior. Pilares maciços se transformam em telas para escritos, enquanto suas coberturas fornecem refúgio — um recurso raro na cidade.



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

Em um domingo, fui até o local sob o viaduto para acompanhar uma das celebrações (figura 8). Contribuí no que pude para preparar o café, aproveitando o momento para conhecer as pessoas presentes enquanto cortávamos os pães. Fui reconhecida pelo homem com quem já havia me encontrado, que me recebeu com simpatia. Depois de ajudar no preparo, ele me mostrou o galpão, recentemente incendiado, que abrigava o projeto comunitário oferecendo refeições, banhos e outros serviços. À medida que o evento se desenrolava, observei conversas, relatos de superação e interações afetuosas entre as pessoas. Após o culto, ajudei na desmontagem do espaço e, ao me despedir, vi uma das famílias presentes, uma mãe solteira com dois filhos pequenos, atravessando a linha férrea enquanto eu voltava para casa.

Entre as atividades observadas nas linhas férreas urbanas do interior paulista, após período de sucateamento, destaca-se o avanço do tráfico de drogas e o aumento considerável de usuários que circulam por esses locais. Os poderes municipais, por sua vez, têm falhado em adotar medidas eficazes para enfrentar essa situação, muitas vezes limitando-se a ocultar os problemas. Segue-se com olhos vendados. Um grande pano preto moldura os limites da temática. Na cidade de Bauru, essa realidade é particularmente evidente, servindo como sustentáculo para o que se busca: abandonar até que se auto destrua.

Ignoradas em suas potencialidades, as múltiplas vivências que ali ocorrem, paradoxalmente, deslegitimam o que se prega. Encontrar sob o viaduto um projeto que acolhe os habitantes em situação de vulnerabilidade que permeiam a linha férrea,



é testemunhar uma ação que valoriza o que o abandono considera insignificante. É impactante perceber que, apesar da individualização tão prevalente em nossa sociedade doente, ainda existem pessoas que enxergam e atuam nas linhas de fuga, capazes de transformar a realidade em contraste com o pensamento hegemônico, que prefere deixar apodrecer até que nada mais reste.

Vibrações efêmeras: os territórios fragmentários da feira do rolo

Ao caminhar pelo complexo de estudo, se depara com um grande armazém. Sua plataforma, visível a partir da linha férrea, é cercada por tendas e barracas, abrigos para pessoas em situação de rua. Para acessar o outro lado do armazém, não é possível fazer o trajeto diretamente pela linha; é necessário seguir em frente até uma rua que atravessa os trilhos. Quando se contorna o armazém, chegando ao lado oposto, tem-se a sensação de que a vida que se desenrola na plataforma é inexistente, como se fosse uma realidade à parte, escondida. Nesse lado, um pátio formado por paralelepípedos funciona como estacionamento, e as grandes portas do armazém ficam fechadas. O uso restrito desse espaço se resume às pessoas que se sentam nas escadarias para descansar e à presença de um flanelinha que guarda os carros. Foi nesse espaço, que, após várias caminhadas, comecei a me sentar para escrever sobre os percursos ou simplesmente a escutar o silêncio do tempo lento.

No entanto, a atmosfera ao redor do armazém se transformava todos os domingos pela manhã, quando a feira do rolo, mercado informal voltado à venda ou troca de produtos usados, toma conta do espaço. O jogo rítmico da montagem da feira do rolo começa a relampejar antes do sol nascer, não existe horário rígido de chegada e não existe duração padronizada de montagem, cada feirante estabelece seu território em seu tempo, a montagem é lenta e não se finaliza. O contato com o outro, sejam outros comerciantes, compradores e curiosos atuam no jogo de territorialização, eles passam a permear e compor juntamente, a montagem cessa e volta, sempre parecendo incompleta. Quando o movimento ganha intensidade, nos meandros da manhã, apreende-se a riqueza das trocas. O espaço se contrai, e um conjunto diversificado de pessoas, sejam paradas,



observando atentamente, ou em movimento, caminhando e dançando, entretece-se nas composições. O som é barulho entusiasmado, vozes, conversas, ofertas, músicas, um sobre o outro, um compondo com o outro, heterogeneidade.

Penetrar a feira do rolo é vivenciar, na prática, a multiplicidade que caracteriza o pensamento deleuze-guattariano. Entra-se em um rizoma, para o corpo funcional é confuso e bagunçado, para os acostumados e errantes uma rede potencial (figura 9). A cobertura e as escadarias do notável armazém, estampado com dizeres e manifestações expressivas, são aproveitadas para a disposição de mercadorias e para o descanso, mais em frente o pátio composto pelo piso em paralelepípedos é preenchido pelas exposições. No pátio, cada território é delimitado por composições inventivas, de tecidos estendidos, engradados, guarda-sóis, linhas que traçam varais, árvores transformam-se em cabideiros, bueiro mais declive em mesa expositora, dentre tantas outras tessituras elabora-se um labirinto, permeado por gestos, conversas, músicas e cheiros. Apreender as forças inventivas das manifestações, na criação e composições desses territórios, não significa romantizar a precariedade, mas compreender as potencialidades da criação, que demonstram como o contato direto com o espaço e as relações de pertencimento provocam forças criativas intensificadas, agrupando valores estéticos.

Folhear os discos de cócoras, sentar-se sobre paletes, erguer-se para observar as roupas do varal improvisado. Os corpos movem-se de maneira distinta ao atravessarem esses territórios: curvam-se, rastejam, erguem-se, contorcem-se. É preciso abandonar a postura ereta para desvendar a feira, para encontrar o que não se procura. São outras corpografias, outros gestos, outras danças (figura 10). Os portões permeáveis e entreabertos das casas laterais ao pátio, no início da Rua Gustavo Maciel, refletem a interação entre público e privado, composto, por exemplo, do sentar-se na varanda ao churrasco de domingo em frente à casa, modos de habitar que penetram a feira em sintonia.



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

Tal como a montagem, a desmontagem é lenta, não se distingue quando começa um e inicia-se outro. No final da manhã, se atenua o movimento dos passantes, os fragmentos restantes voltam lentamente para as caixas, as exposições começam a ser recolhidas, é neste movimento de desterritorialização que os feirantes se fortalecem em conversas de despedidas. No próximo domingo, a feira se montará novamente. Contudo, desta vez, um novo quebra-cabeça precisará ser composto, com novas memórias a serem recolhidas ao final da manhã.

A feira do rolo é “espaço-movimento” (Jacques, 2011) no qual as memórias não estão apenas preservadas, mas vivas, em constante transformação, atreladas a um processo de criação e persistência. Os modos de fazer, de conhecer e de expressar presentes na feira do rolo são tanto representativos de uma vasta memória coletiva das feiras urbanas brasileiras, como são valorosos para os participantes e autores dessas práticas. Tais práticas não estão estáticas no tempo, à espera de serem resgatadas em um passado distante, ao contrário, estão em constante movimento, impulsionadas pelas ações de troca, de conversas, e pelos vínculos que são criados e continuam a ser fortalecidos pelo grande corpo da feira. A feira do rolo é, verdadeiramente, uma memória viva.

Conclusão

O artigo adentrou um fragmento da linha férrea da cidade de Bauru, explorando o entorno de um complexo ferroviário inicialmente implantado pela antiga Companhia

Paulista de Estradas de Ferro. O estudo evidenciou como o crescimento da cidade esteve intrinsecamente ligado à linha férrea e a esses espaços, os quais funcionavam como uma representação sólida do progresso e da modernidade. No entanto, quando tais espaços deixaram de se enquadrar na lógica produtiva, o discurso que antes eles mesmos sustentavam se transformou, excluindo-os e inserindo-os em um processo de abandono que fundamenta um novo discurso: agora, esses espaços são considerados inúteis, vazios e desinteressantes. Entretanto, é por meio da resistência a esses discursos hegemônicos que, ao percorrer esses espaços, eles não se mostram como abandonados, mas como locais ricos em movimentos táticos e memórias acumuladas.

É caminhando por tais espaços que podemos apreender novos processos de subjetivação. Muitos verbos divergentes surgiram ao explorar esses espaços, evidenciando e reforçando as ações que permeiam seus lugares: habitar, conhecer, trocar, abrigar, cultivar, plantar, encontrar, montar, desmontar, inventar, atravessar, apropriar, brotar... Em frente ao armazém ferroviário um território efêmero se revela como abrigo para uma prática coletiva de reinventar fragmentos esquecidos. A feira do rolo configura territórios de troca substancial, sujeitos permeiam procurando o desconhecido. Nos trilhos o movimento se atenua, a terra marca as pegadas dos que transitam por ali. O aconchego é permeado pelo sentimento de pertencimento que transborda dos singelos jardins. As casas resistem com uma vida singular, com suas escadarias de acesso que conectam sem grandes empecilhos o habitar privado. Sob o viaduto, que convém a velocidade dos automóveis, encontra-se acolhimento onde se propaga o descaso. A transformação é possível devido a coletividade que de nada pede em troca.

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

Referências

- CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: G. Gilli, 2013.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1998.
- DELEUZE, Gilles. Post scriptum sobre as sociedades de controle. In: *Conversações*. São Paulo: Editora 34, 2000.
- DELEUZE, Gilles. *Diferença e repetição*. Trad. Roberto Machado. Rio de Janeiro/ São Paulo: Paz e Terra/Graal, 2018.
- DELEUZE, Gilles.; GUATTARI, Félix. *Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia*. Rio de Janeiro: Ed. 34, v. 1, 1995.
- ESCÓSSIA, Liliana ; KASTRUP, Virgínia; PASSOS, Eduardo. *Pistas do método de cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. 1a ed. Porto Alegre: Sulina, 2009

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis, Vozes, 1977.

GUATTARI, Félix.; ROLNIK, Sueli. *Micropolítica: Cartografias do Desejo*. Petrópolis: Vozes, 1996.

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

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

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

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

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

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

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

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

JACQUES, Paola Berenstein. Espetacularização urbana contemporânea. In FERNANDES, Ana; BERENSTEIN JACQUES, Paola. Territórios urbanos e políticas culturais, *Cadernos do PPGAU/FAUFBA*, número especial, Salvador, 2004.

JACQUES, Paola Berenstein. *Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.

LOSNACK, Célio José. *Polifonia Urbana*. Bauru: EDUSC, 2004.

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

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

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

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Taís Beltrame dos. *Verbolário da Caminhografia Urbana*. Pelotas: Editora Caseira, 2024.

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

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

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