

ENTRELAÇAMENTO RURAL E URBANO

A paisagem industrial ferroviária de Birigui e suas potencialidades contemporâneas

RURAL AND URBAN INTERTWINING
The industrial railway landscape of Birigui/SP
and its contemporary potencial

Evelyn Caroline da Silva Camara¹ e Hélio Hirao²

Resumo

O artigo identifica e reconhece o conjunto arquitetônico ferroviário construído na década de 1970 em Birigui-SP. A partir da imersão no contexto urbano contemporâneo, apreende-se as práticas desviantes que compõem o processo de territorialização, desterritorialização e reterritorialização da paisagem industrial. Através da metodologia da deriva e cartografia, o caminhar torna-se um ato de intervenção para reconhecer as microterritorialidades e potencialidades das práticas cotidianas que caracterizam o território. As relações subjetivas entre os diversos corpos heterogêneos e espaços reforçam a presença de dinâmicas que movimentam a paisagem e a modificam constantemente. Nesse sentido, o artigo objetiva expressar essas relações de atravessamentos e transbordamentos de afetos em cartografias para potencializar a sensação de pertencimento das pessoas com o lugar e consequente, valorizando a paisagem industrial.

Palavras-chave: caminhar, cartografia, deriva, ferrovia, paisagem industrial.

Abstract

The article identifies and recognizes the railway architectural complex built in the 1970s in Birigui-SP. From the immersion in the contemporary urban context, the deviant practices that make up the process of territorialization, deterritorialization and reterritorialization of the industrial landscape are understood. Through the methodology of drift and cartography, walking becomes an act of intervention to recognize the micro-territorialities and potentialities of everyday practices that characterize the territory. The subjective relationships between the various heterogeneous bodies and spaces reinforce the presence of dynamics that move the landscape and constantly modify it. Therefore, the article aims to express these relationships of crossings and overflows of affections in cartographies to enhance people's sense of belonging to the place and, consequently, valuing the industrial landscape.

Keywords: walk, cartography, drift, railroad, industrial landscape.

1Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design FAAC-UNESP na linha de pesquisa Teoria, História (2024) e Projeto. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Ciências e Tecnologia FCT-UNESP (2023). Membro do Grupo de Pesquisa "Projeto, Arquitetura e Cidade" (CNPq).

2 Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (1981), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela FAU USP (1990) e Doutor em Geografia Urbana pela Faculdade de Ciências e Tecnologia FCT-UNESP (2008). 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). Coordena o Grupo de Pesquisa "Projeto, Arquitetura e Cidade" (CNPq).

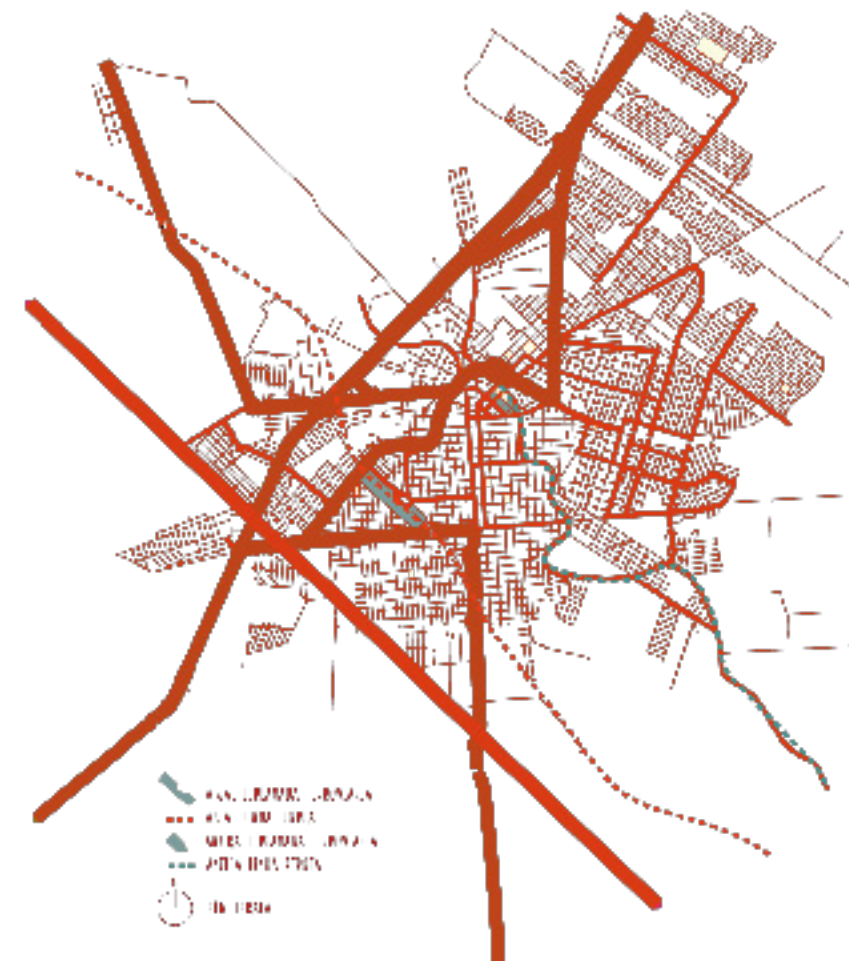


Figura 1 - Mapa com o antigo e o atual traçado da linha férrea. Fonte: autora, 2022.

Introdução

Contextualização

A construção e implantação do pátio ferroviário, datado do ano de 1970, foi consequência direta da desativação e demolição do primeiro patrimônio ferroviário de Birigui-SP. Sendo este, datado do ano de 1911-1917, marcando o início da ocupação urbana da região. Devido a expansão urbana, acelerada pelo forte atrativo agropecuarista, os elementos que antes estavam presentes na paisagem industrial³ foram modificados e realocados na malha urbana.

Na década de 1960, os estímulos para a modernização do país cresceram e trouxeram novas implementações para a industrialização de pólos urbanos, havendo grandes esforços para o desenvolvimento de políticas públicas de crescimento econômico, em que uma delas se tratava do desenvolvimento do setor industrial de expansão rodoviária. A partir disso, com a crescente demanda pela rodoviarização, a ferrovia sofreu grande perda em sua funcionalidade, restando apenas fragmentos de sua relevância passada.

A cidade de Birigui sofreu severas modificações nos cenários econômico, social e cultural, no qual, a diminuição da importância do transporte ferroviário, se mostrou bastante impactante para as estruturas consolidadas da cidade. Entretanto, a modernização urbana resultou no processo de sucateamento das redes ferroviárias, que trouxe consigo, o auge das mudanças ocorridas na cidade. Dessa maneira o ano

3 A paisagem industrial é determinada a partir do seu contexto de produção, e por meio deste é revelada a história da indústria e da sua evolução. Segundo Santo (2010), a indústria gera alterações na paisagem, ressignificando a ideia de paisagem estabelecida com a paisagem pré-moderna. (Santo, 2010, p.84).



de 1969 foi marcado pela demolição da antiga estação ferroviária e a remoção do leito férreo da zona central do município (Ghirardello, 2002).

Com a demolição, foi implantada a “Nova Estação Ferroviária”, realocada no leito férreo a uma distância de aproximadamente seis quilômetros do centro urbano em um novo pátio ferroviário, localizado em uma zona considerada marginalizada durante a década de 1970 (Figura 1).

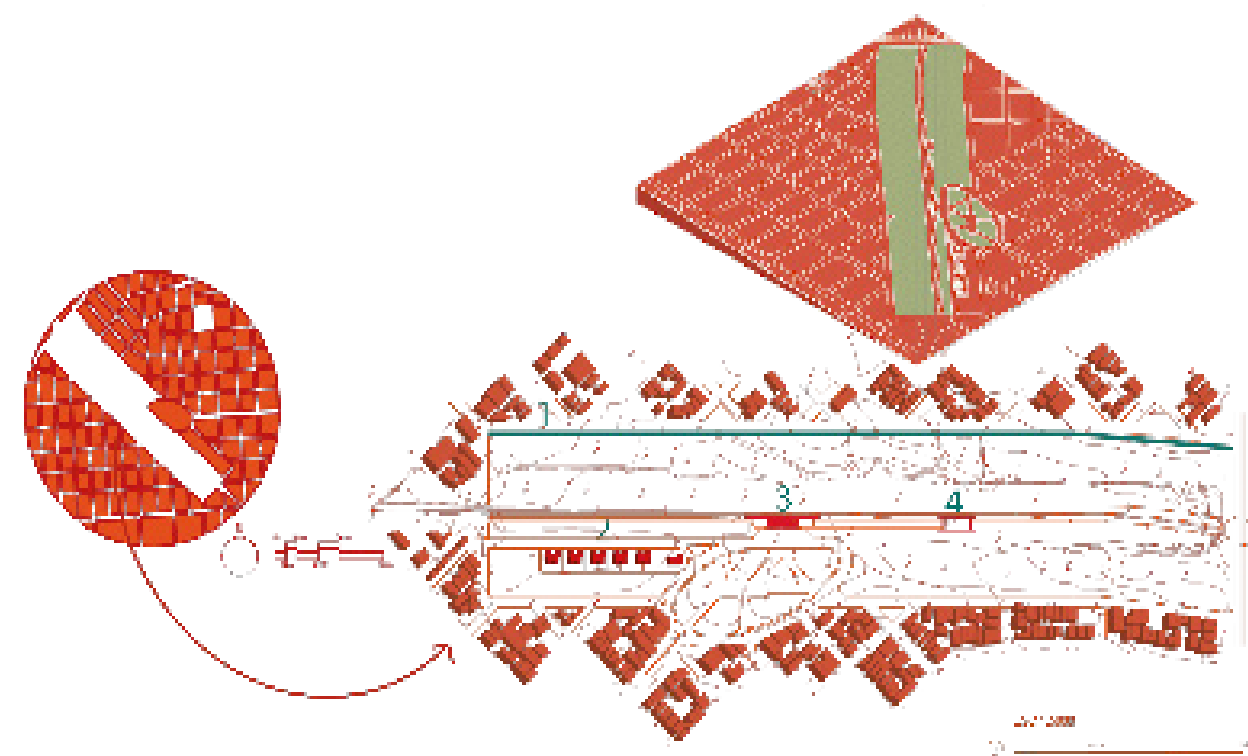
A pesquisa, com sua abordagem rizomática busca identificar e reconhecer as territorialidades do cotidiano dessa paisagem ferroviária em sua multiplicidade, composta por heterogeneidades espaciais e diversidades de corpos que a habitam de modo singular.

Dessa maneira, se propõe a adentrar o território e também, olhar para as camadas de memórias acumuladas em registros materiais, do ponto de vista atual, apreender as ressignificações, como potências a serem valorizadas na construção da cidade existencial, além da produtiva e funcional.

O atual território dessa paisagem ferroviária composto por um conjunto de edifícios (a estação ferroviária e o galpão, além de um antigo vagão abandonados, e uma pista de caminhada implantada no ano de 2015 no lado oposto do pátio) possibilitam o surgimento de outras territorialidades que acompanham as dinâmicas contemporâneas, rurais e urbanas habitarem toda a extensão de seu pátio ferroviário (Figura 2), ressignificando antigas atividades adaptando ao novo contexto.

Reconhecimento da Paisagem Industrial

Enquanto paisagem industrial, o pátio ferroviário em desuso apresenta aspectos importantes para a valorização da história local. As estruturas, embora descaracterizadas, apresentam o relato dos processos de desindustrialização, tornando a paisagem um



aglomerado de ruínas de uma determinada cultura e produção. Assim, o conjunto arquitetônico ferroviário revela elementos construtivos modernos, sendo que um dos edifícios teve a cobertura retirada, enquanto o outro teve as aberturas modificadas, e ambos tem as paredes grafitadas e pintadas por diferentes elementos culturais que se revelam como novas narrativas gravadas em suas estruturas.

Devido a seu aspecto residual, nesse caso, a paisagem industrial pode se revelar como possibilitadora de dinâmicas heterogêneas que não se submetem à ordem urbana. A partir disso, se identifica suas subversões pelas práticas cotidianas que habitam a espacialidade do pátio ferroviário, e como estas se anunciam perante a ausência de funcionalidade.

Nesse sentido, Cabral (2019) define o espaço residual,

Trata-se de espaços indefinidos, para os quais não há qualquer finalidade prevista, pois, na organização da cidade. Na ausência de fins práticos, os espaços residuais se definem, sempre provisoriamente, de acordo com os diferentes modos pelos quais são reconhecidos: um mesmo resíduo ora pode convidar à permanência, ora é visto de passagem; ora se abre às brincadeiras de crianças, ora é refúgio para meditação; ora acolhe o convívio em grupo, ora atende à solidão. A indefinição dos espaços residuais, assim, é a condição para sua abertura às mais diversas possibilidades (Cabral, 2019, p.106).

Ao reconhecer essa paisagem industrial a partir dos processos de desterritorialização⁴ (Deleuze e Guattari, 1995), identificam-se as relações presentes nos edifícios e no

⁴ O conceito aborda os processos dinâmicos que compõem o território, materializando e modificando-o em decorrência da intersecção entre os aspectos políticos, econômicos, sociais e fenomenológicos.



espaço. Por meio de marcas, pegadas, rabiscos, pichos e vegetações cultivadas e espontâneas que manifestam-se por entre as brechas estruturais e espaciais, a apreensão ocorre a partir do reconhecimento do acúmulo de dinâmicas urbanas e rurais que transformam a paisagem ferroviária ao sobreporem-se, formando linhas desviantes da cidade homogênea normatizada.

A partir das experimentações espaciais, observa-se a transformação dessa paisagem industrial, bem como sua relação com os corpos que a habitam, formando diferentes sobreposições que evidenciam as dinâmicas do passado e do presente, misturando fragmentos de memória, afetos e percepções subjetivas que interligam o patrimônio construído aos habitantes que atravessam seu espaço.

Com o objetivo de apreender os processos de construção da paisagem do pátio ferroviário, identificam-se as camadas temporais que se acumulam materialmente no espaço, que ao serem habitados, transformam-se em uma tessitura múltipla de acontecimentos que dão sentido às dinâmicas rurais e urbanas, fazendo necessário se relacionar com a abordagem rizomática: “Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo” (Deleuze; Guattari, 1995), de forma que esses fluxos no rizoma, o “entre” sejam apreendidos, possibilitando compor com os desvios da homogeneidade, ou seja, com os que ocorrem nas lacunas deixadas pela lógica funcionalista.

Essa abordagem apreende a paisagem industrial ferroviária, em um processo de territorializações, desterritorializações e reterritorializações (Deleuze; Guattari, 1995) que revelam as interações entre os corpos e a ambiência, bem como uma conjuntura de camadas que se interligam nessa tessitura e compõem as dinâmicas de resignificação atribuídas pelos habitantes, existindo um constante movimento que permite ao pátio ferroviário estar em modificação permanente, sempre com novas linhas nesse emaranhado.

A paisagem industrial de Birigui é composta pela presença da vegetação cultivada e vegetação ruderal, das artes urbanas, dos edifícios, dos atravessamentos subjetivos



Figura 4 - Montagem fotográfica Patrimônio Ferroviário de Birigui-SP entre os anos de 1917 a 2023. Fonte: Acervo digital do Museu Ferroviário Regional de Bauru e arquivo da autora. Alterado em 2024.

que reconhecem as dinâmicas rurais e urbanas apreendidas por entre os processos de desterritorialização e reterritorialização (Deleuze; Guattari, 1995), indicando que a movimentação presente nessas dinâmicas se entrelaçam com a paisagem e a transformam em um aglomerado de manchas e linhas que expressam as relações presentes na paisagem ferroviária, como uma ação involuntária de desconstrução e reconstrução simbólica (Figura 3). As cartografias objetivam expressar as movimentações apreendidas, com as apropriações e multiplicidades que habitam na paisagem, resignificando-a e expressando as potências da produção de vida, da relação entre a paisagem e os corpos que a habitam.

Dessa maneira, as multiplicidades apreendidas emergem da desterritorialidade e se interligam com os corpos heterogêneos que habitam os diversos espaços. Os símbolos utilizados na expressão gráfica visual se misturam gerando uma aglomeração que transborda, se modifica, e tende a enlaçar os movimentos de desterritorialização e reterritorialização, no qual, embora aparente ser fragmentado, se trata de uma ação simultânea no rizoma em constelação, que ocorre no cotidiano da cidade.

Os processos de desterritorialização

Fundamentado a partir dos conceitos abordados por Deleuze e Guattari de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, onde: “as territorialidades são, pois, atravessadas, de um lado a outro, por linhas de fuga que dão prova da presença, nelas, de movimentos de desterritorialização e reterritorialização” (Deleuze; Guattari, 1995, p.69), evidencia-se que múltiplas práticas se entrelaçam, unindo-se e separando-se em um movimento de formação de trama que interliga as conexões entre os corpos heterogêneos e a ambiência diversa.

Baseado nisso, identifica-se que há um importante entrelaçamento entre as práticas rurais e urbanas no pátio ferroviário. A Figura 4 reconhece os processos de transformações da paisagem, desde a primeira estação e galpão demolidos até as construções que os substituíram. Ainda, como uma bricolagem, as fotografias apresentam os relatos cotidianos dos processos que desterritorializa e reterritorializa a paisagem, ao capturar

os resíduos que marcam cada momento dessa paisagem: “Ela consegue captar o material dessas práticas, e não a sua forma; ela baliza os elementos utilizados e não o “fraseado” devido à bricolagem, à inventividade “artesanal”, à discursividade que combinam esses elementos, todos recebidos, e de cor indefinida” (Certeau, 2003, p.46).

As apropriações dos sujeitos é incorporada na paisagem a partir da possibilidade de efetuar suas práticas cotidianas, o pátio ferroviário, concede abertura para que as dinâmicas espontâneas tenham espaço para acontecer. Consequentemente, essa relação parte do princípio do lugar como refúgio, abrigo, “quintal de casa”, sendo uma extensão dos hábitos e costumes dos corpos refletidos nas práticas rurais e urbanas, assim como um rizoma que se assemelha a natureza da ambiência estudada, havendo um tempo outro que não o linear, mas transitório, composto por memórias passadas e presentes.

A partir da conceituação dos processos de desterritorialização revelado como potência de transformação das ambiências, há desdobramentos múltiplos de um determinado objeto, lugar ou corpo. A desterritorialização é, em suma, a linha de fuga que atravessa determinado ponto, tornando-se múltipla, e por meio da multiplicidade, as dimensões são preenchidas. Assim,

As multiplicidades se definem pelo fora: pela linha abstrata, linha de fuga ou de desterritorialização segundo a qual elas mudam de natureza ao se conectarem às outras. (...) A linha de fuga marca, ao mesmo tempo: a realidade de um número de dimensões finitas que a multiplicidade preenche efetivamente; a impossibilidade de toda dimensão suplementar, sem que a multiplicidade se transforme segundo esta linha; a possibilidade e a necessidade de achatar todas estas multiplicidades sobre um mesmo plano de consistência ou de exterioridade, sejam quais forem suas dimensões (Deleuze e Guattari, p.16, 1995).

Ao conectar com o conceito na paisagem industrial, identifica-se que as linhas de fuga são determinadas pelas práticas cotidianas e pela intensidade em que acontecem, o afeto com que os indivíduos compartilham suas dinâmicas ressignifica o espaço, condicionado à multiplicidade de acontecimentos.

O caminhar pelas brechas rurais e urbanas

Para que as apreensões mencionadas fossem efetuadas, foram feitas derivas (Careri, 2013; Debord, 1958; Jacques, 2012; Rocha, 2023) com o objetivo de adentrar e mapear as nuances apreendidas no pátio ferroviário de Birigui. As territorialidades do pátio ferroviário foram reconhecidas, ao utilizar da prática do caminhar para adentrar este território, sabendo que toda caminhada revela um discurso: “Existe uma retórica da caminhada. A arte de “moldar” frases tem como equivalente uma arte de moldar percursos” (Certeau, M., 2003, p.179) .

As experimentações espaciais foram realizadas por meio do ato de caminhar atento, em que durante todo o percurso dentro do pátio ferroviário houve apreensão e cognição das forças e afetos que atravessam a área de estudo, bem como as territorialidades reconhecidas durante a ação de deslocar-se. Nesse sentido,

(...) uma vez satisfeitas as exigências primárias, o caminhar transformou-se numa fórmula simbólica que tem permitido que o homem habite o mundo. Modificando os significados do espaço

atravessado, o percurso foi a primeira ação estética que penetrou os territórios do caos, construindo aí uma nova ordem sobre a qual se tem desenvolvido a arquitetura dos objetos situados (Careri, 2013, p.28).

A metodologia da deriva, tem por referência histórica os situacionistas, que entende a necessidade do caminhar sem interrupções externas para que o reconhecimento dos ambientes esteja em um âmbito psicogeográfico, em que gradativamente evolui e se modifica para se encaixar nas atuais necessidades e vontades contemporâneas que a cidade exala (Careri, 2013), ajustando os elementos objetivos e subjetivos para apreender a paisagem e seu contexto, bem como as relações entre o indivíduo e o território. Para Debord,

O conceito de deriva está ligado indissoluvelmente ao reconhecimento de efeitos da natureza psicogeográfica, e à afirmação de um comportamento lúdico construtivo, o que se opõe em todos os aspectos às noções clássicas de viagem e passeio (Debord, 1958, n.p.).

Para que a metodologia se enquadre na realidade contemporânea, foram adaptadas e adicionadas novas maneiras de apreender os territórios existenciais. Somado ao caminhar, foram registrados ilustrações com as experiências sensíveis percebidas pelo corpo que se dispõem no espaço vivenciado (Figura 3, 7 e 8).

A imersão do pesquisador no espaço, para além de reconhecer os processos que modificam a espacialidade, também apreende as potencialidades e singularidades contidas no território. Nesse sentido, o caminhar na metodologia da deriva torna-se um instrumento de construção da experiência espacial a partir das diferentes dinâmicas e ritmos identificados.

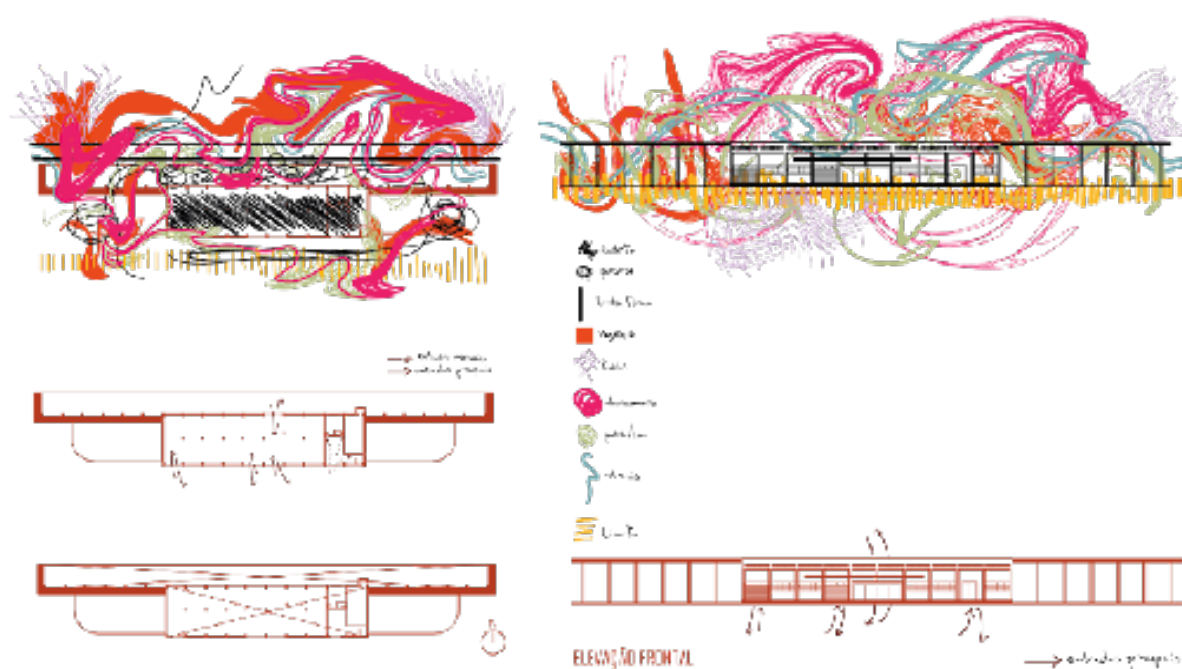
O ato de atravessar o espaço apreende novos significados e símbolos. O habitar a paisagem industrial mostra-se como ato de resistência às pressões das políticas econômicas neoliberais que reforçam estereótipos de uma cidade ambientada na contemporaneidade. O ato de reconhecer as resistências engloba a cognição dos processos subjetivos que potencializam os vínculos e afeições entre indivíduos, animais e vegetação que coexistem no pátio ferroviário.

Segundo a metodologia abordada, o processo de perder-se é inevitável para reconhecer as territorialidades que habitam a paisagem ferroviária. Assim, ao identificar as potencialidades do espaço, o pátio ferroviário torna-se um ponto de encontro, de dinâmicas, cultivos e expressões artísticas, de modo com que os corpos heterogêneos que permeiam a territorialidade se conectam possibilitando os processos de desterritorialização e reterritorialização que compõem o entrelaçamento de tessituras que unem a apropriação e ressignificação do espaço.

Ainda, quando apreendida através da metodologia da deriva, as dinâmicas que se apresentam no antigo leito férreo são caracterizadas por sua efemeridade. Através desse aspecto, se constituem a fluidez e movimentação em que os devires são componentes, e estes, são parte dos processos de reapropriação e ressignificação dos territórios subjetivos e existenciais da paisagem (Rolnik; Guattari, 2006).

O procedimento cartográfico

Também foram construídas cartografias (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009; Kastrup, 2017; Rolnik; Guattari, 2006) com o objetivo de reconhecer e expressar as potencialidades



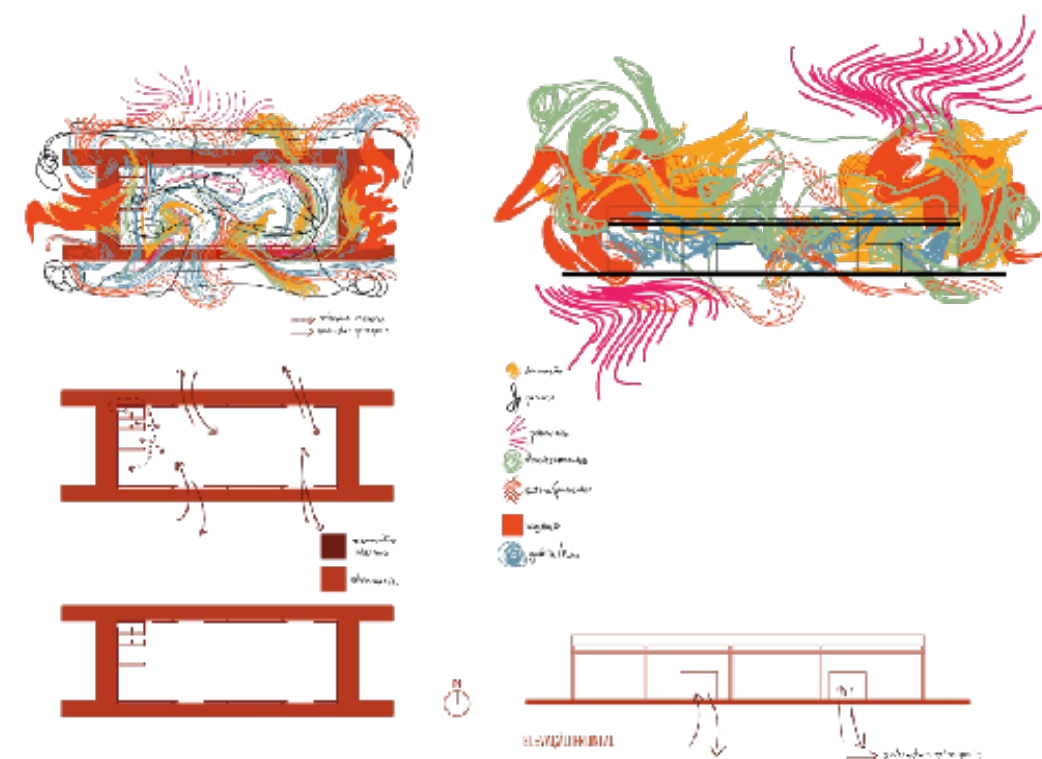
do antigo pátio ferroviário, em uma tentativa de desconstruir e reconstruir com as visualidades do patrimônio, como pequenas peças de uma expressão gráfica que se sobrepõem e se entrelaçam de acordo com os fluxos de movimentos das práticas cotidianas existentes na paisagem industrial ferroviária. Nesse contexto,

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

Ao reconhecer o conjunto arquitetônico ferroviário, apreende-se as tessituras que interligam a memória e o habitar, com o morar, o cultivar, o grafitar e o pichar. Sendo que esses atos consistem na ação de haver a possibilidade de apropriação no pátio ferroviário. As ressignificações, portanto, se constituem por serem um entrelaçamento de tramas que se conectam formando diferentes camadas que se sobrepõem em um único espaço. Baseado nisso, as Figuras 5 e 6 reconhecem alguns procedimentos e dinâmicas que ocorrem no conjunto ferroviário modernista de Birigui.

Além disso, a Figura 7 identifica a partir do processo de cartográfico⁵ (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009; Kastrup, 2017; Rolnik; Guattari, 2006) o mapeamento dos afetos produzidos pela desterritorialidade e reterritorialidade (Deleuze; Guattari, 1995) presentes na paisagem do pátio ferroviário. Verifica-se a deformação da expressão gráfica visual de modo que os elementos se unem ao ponto de se compor a partir da dinamicidade da cidade contemporânea, incorporando o processo das apropriações do patrimônio ferroviário, fundindo-se e camuflando-se em meio as logísticas urbanas.

⁵ O processo metodológico da Cartografia é composto por apreensões que objetivam mapear os aspectos subjetivos relacionados a um determinado espaço.



As dinâmicas contemporâneas que acontecem no pátio ferroviário possuem uma movimentação não sincronizada, as plantas crescem em tempos diferentes, as leguminosas e frutas cultivadas pelos moradores nascem em diferentes estações do ano, os gatos abandonados se refugiam por entre as vegetações ruderais, e estas, crescem espontaneamente sem cultivo, bem como aqueles que habitam a paisagem industrial se movimentam de um lado a outro deixando seus rastros permanentes no chão de terra da esplanada (Figura 8), enquanto os animais rurais são empoleirados em seus pequenos abrigos de madeira ou cercados por gradis que foram construídos por indivíduos que habitam residências próximas ao terreno do pátio ferroviário, este também abriga os edifícios do conjunto arquitetônico que desperta curiosidade em determinados grupos a ponto de grafitar e pichar arte urbana expressando suas ideologias e crenças. Todas estas evidências de ressignificação da área industrial ferroviária são expressões de desterritorialização e reterritorialização (Deleuze; Guattari, 1995).

Na Figura 9, da direita para a esquerda, expressa-se o procedimento de desconstrução da planta baixa do pátio ferroviário e de seus edifícios patrimoniais em camadas que podem ou não se sobrepõem. Reconhece-se então o percurso efetuado durante a deriva: caminhos pavimentados, caminhos de terra batida e caminhos de vegetação pisoteada, todos revelando a ação humana e natural que irrompe no espaço.

Na sequência, com as práticas rurais e urbanas foram mapeadas na cartografia abaixo (Figura 10), a fluidez das dinâmicas interligadas à paisagem industrial que se tornam perceptíveis, de modo que todas interações são efêmeras e costumam se modificar a partir das necessidades identificadas pelo processo de desterritorialização, fugindo das relações funcionais.

A partir dos processos de desterritorialização, apreende-se que as brechas e desvios que são identificados nas práticas cotidianas são compostas de aberturas que as possibilitam, sendo um espaço nômade em sua essência, ainda, "O espaço sedentário é estriado por muros, recintos e percursos entre os recintos, ao passo que o espaço

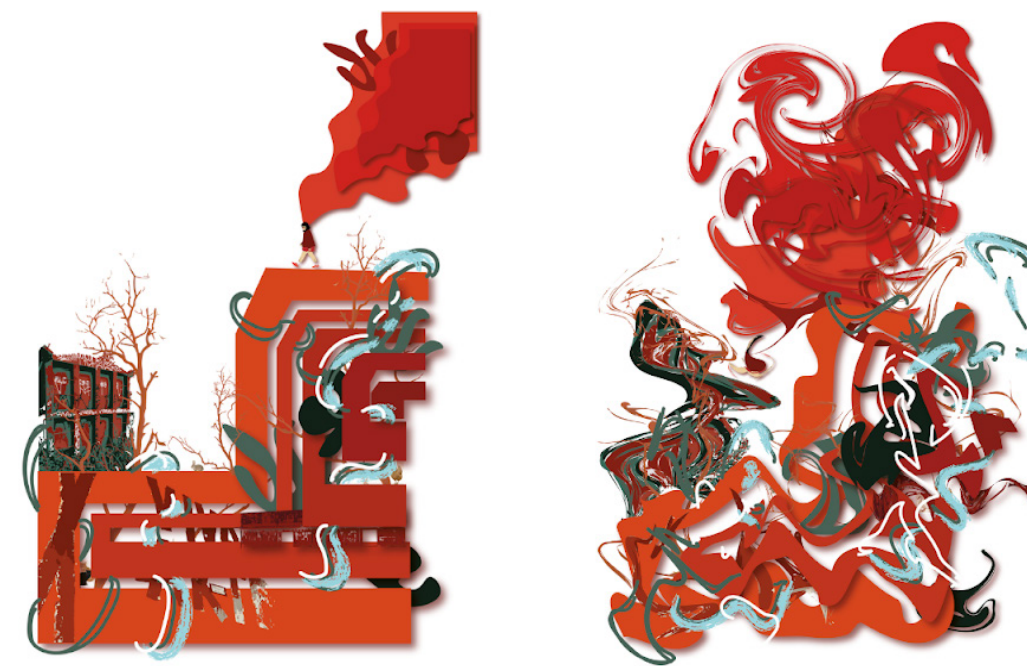


nômade é liso, marcado somente por ‘traços’ que se apagam e se deslocam com o trajeto” (Deleuze; Guattari, 1992, p.40).

Durante o processo de realizar as cartografias, foram apreendidas as potencialidades de visualização das territorialidades reconhecidas, das quais foram expressas por meio de cores vibrantes o relato de diferentes conteúdos e objetos. As características no âmbito visual e tátil auxiliam na invisibilidade dessas

territorialidades que por vezes necessitam ser ocultadas para que determinadas atividades continuem a existir: “O vazio é a ausência, mas também a esperança, o espaço do possível. O indefinido, o incerto também é a ausência de limites, uma sensação quase oceânica(...)” (Solà-Morales, 2008). Para olhares desatentos, o antigo pátio ferroviário mostra-se como um terreno extenso que possui vegetação ruderal densa e chão de terra batida, contudo, os transbordamentos se interligam com a ação das pessoas que a reterritorializam incorporando as apropriações e as dinâmicas existentes.

Ao reconhecer as territorialidades da paisagem do antigo pátio ferroviário, salienta-se sua inserção no contexto político e econômico neoliberal, em que a lógica funcionalista tende a homogeneizar a cidade. No entanto, sua territorialidade não reflete as estruturas produtivas, mas reforça a existencialidade de um espaço que apresenta outros modos de habitar e de se apropriar. Logo, essas brechas urbanas desdobram-se em uma dimensão que engloba os contrastes das dinâmicas sociais urbanas, sendo um lugar com microterritórios (Neto, 2013) que se convergem em distintas camadas identificadas por suas singularidades, fugindo completamente do funcional e produtivo.



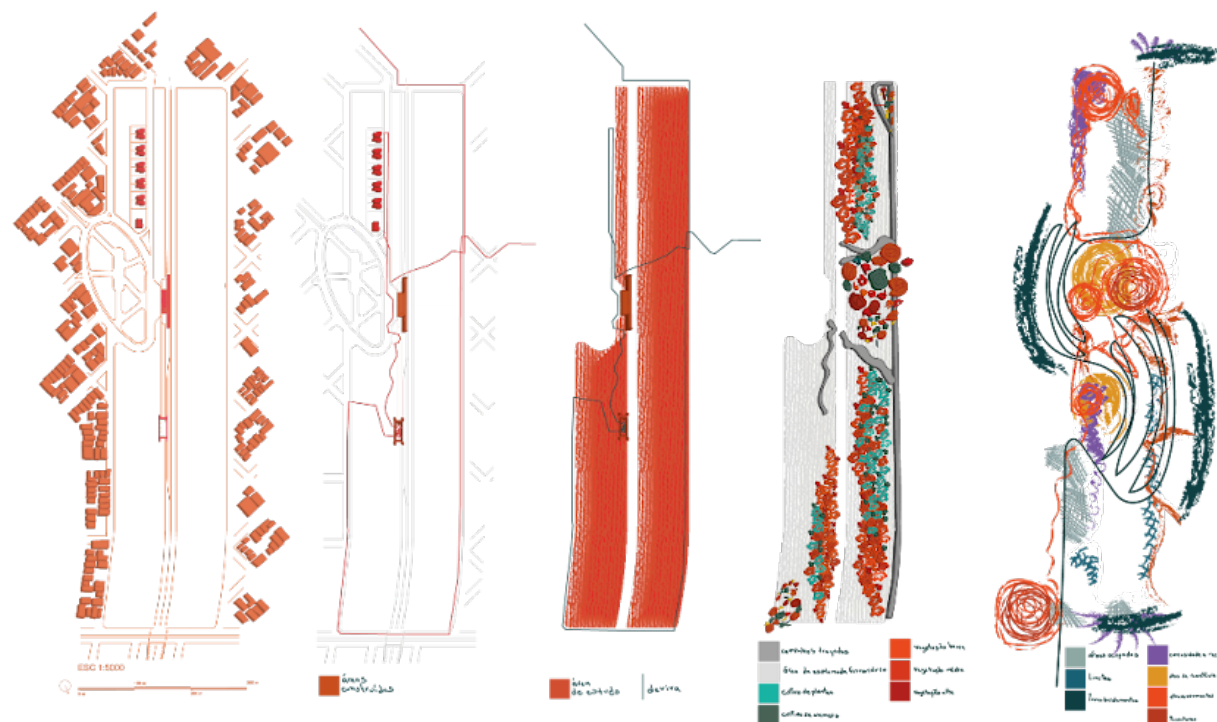
Entrelaçamento de tessituras cotidianas

Quando mencionado, o termo “entrelaçamento de tessituras” corresponde a simbologia desviante da paisagem ferroviária, de modo que há um transvio na linearidade da cidade contemporânea, ou seja, os elementos que passaram por entre as microterritorialidades da esplanada ferroviária foram, de algum modo, transformadas e ressignificadas.

A identidade do antigo pátio ferroviário de Birigui é composto pela integração com a ação dos moradores locais.

À medida em que os sujeitos atravessam a ambiência, ambos se modificam durante esse processo. Careri (2013) salienta que ao atravessar uma determinada territorialidade, deve-se se atentar a utilizar as percepções sonora, visual e tátil para conseguir apreender a ambiência como um todo. Nesse sentido, a apreensão da paisagem industrial revela componentes independentes que atuam conjuntamente atribuindo significado à territorialidade.

As práticas identificadas na paisagem industrial ferroviária estão conectadas ao cotidiano dos indivíduos que se apropriam do antigo pátio. Há expressões artísticas feitas por grupos que picham e grafitam as paredes da estação e do galpão ferroviário, há grupos marginalizados que transformam o conjunto ferroviário em refúgio e abrigo para dormir, comer ou somente permanecer, e, ainda, aqueles que utilizam o espaço para passear e fazer exercícios físicos. Contudo, em oposição às práticas urbanas, às práticas rurais possuem caráter de cultivo para com as plantações de verduras, frutas, hortaliças e leguminosas, além do cuidado com os animais de pequeno e grande porte, como coelhos, patos, galinhas, gansos e cavalos. Enquanto as práticas espontâneas se revelam através do crescimento da vegetação ruderal, está se entrelaçando por entre as brechas deixadas pelo cultivo urbano e rural.



As práticas cotidianas apresentam aspectos singulares que retratam o modo como os habitantes do pátio ferroviário atribuem novos desejos ao território: “Essas “maneiras de fazer” constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas da produção sócio-cultural” (Certeau, 2003, p.41).

Assim, essas dinâmicas invisíveis, que apesar de se destacar no cotidiano, passam despercebidas aos olhares do poder público e dos corpos que não a frequentam. Contudo, os atravessamentos e apreensões afetivas que transbordam por entre os edifícios da paisagem ferroviária, revelam os territórios conflitantes que compõem a multiplicidade e a heterogeneidade com as práticas cotidianas, embora negado pela lógica funcionalista e produtivista da cidade.

As microterritorialidades e as apropriações

Ao identificar que o território do pátio ferroviário se compõe de microterritorialidades, revela-se pequenos acontecimentos que tendem a definir o caráter do espaço e dos indivíduos que a habitam.

Por meio das dinâmicas rurais e urbanas, o processo de conservação do patrimônio ferroviário se mantém flexível às suas desterritorializações e reterritorializações e, principalmente, às microterritorialidades que atuam diretamente sobre os corpos heterogêneos que compõem o espaço, de modo a atravessá-lo cotidianamente.

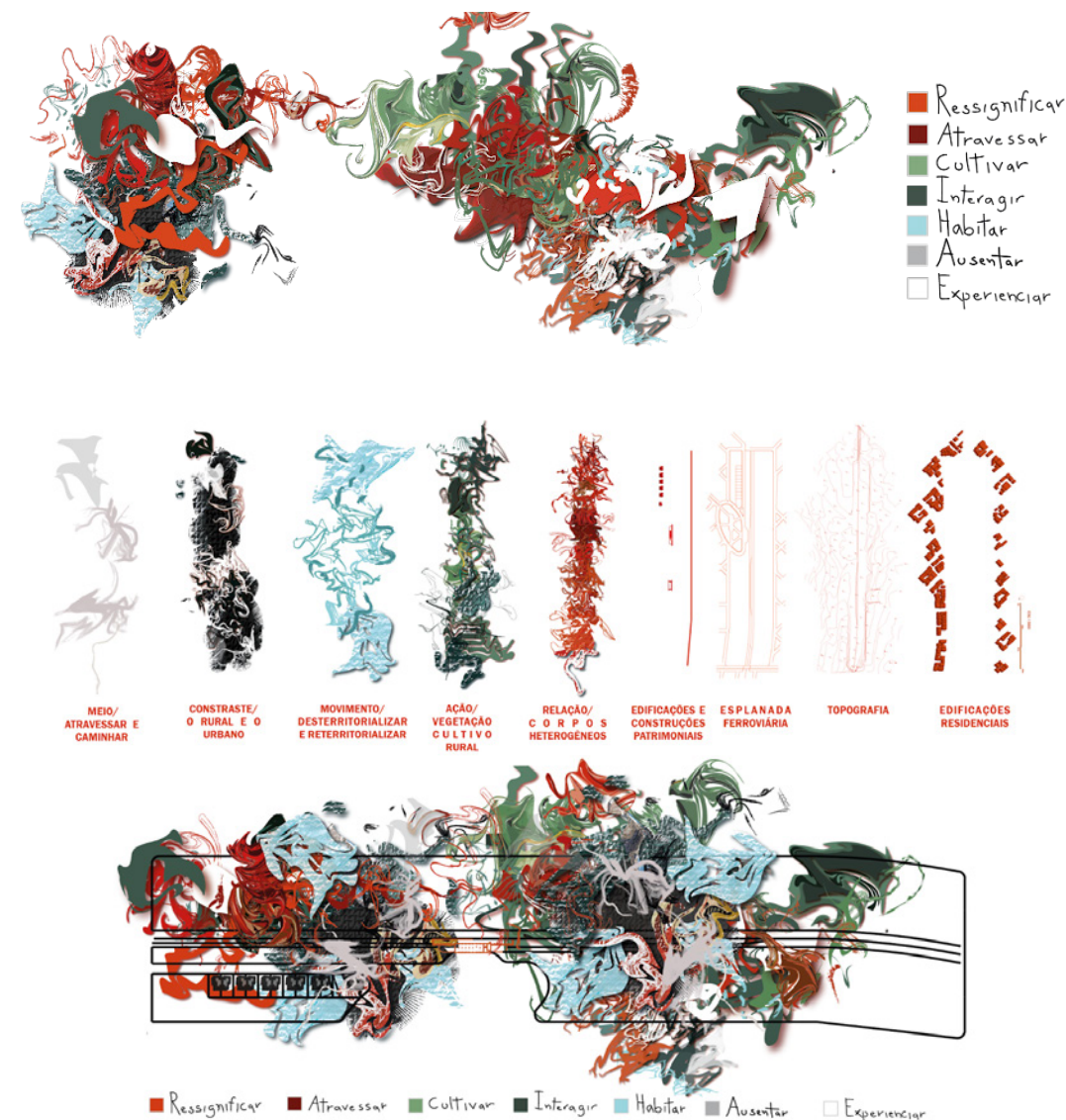


Figura 10 - Cartografia das potencialidades do patrimônio ferroviário. Fonte: autora, 2023.

As microterritorialidades reconhecidas na esplanada ferroviária são definidas por serem constituídas de singelos usos e apropriações num determinado recorte do espaço urbano, possuindo agentes heterogêneos como grupos sociais distintos, seja pelo caráter marginalizado ou por características que correspondem a minorias que se estabelecem nos espaços em que as diretrizes e as funcionalidades urbanas são menos rígidas, assim, podendo produzir espacialidades informais com âmbitos de convivências outras (Neto, 2013, p.9).

Esses microterritórios compõem sobreposições históricas e de territorialização do espaço expressas por meio de atividades rurais e urbanas, criando tensões e contraposições que geram novos ambientes com estruturas contemporâneas de ativação. E como complementa Neto (2013, p.11),

(...) a complexidade própria da constituição histórica e geográfica dos diversos grupos e agregados sociais, na sua relação (...) com as estruturas sociais, espaciais, culturais e políticas dominantes, os quais precisam ser compreendidos nas suas próprias singularidades.

Através das derivas e cartografias realizadas, apreende-se as singularidades integradas no território revelando que as ações apresentam características de resistência social e natural. Dessa maneira,

O tema das Microterritorialidades nas Cidades nos conduz, portanto, à consideração da espacialidade dos diversos grupos sociais e suas coexistências negociadas no espaço urbano, na maior parte das

vezes carregadas de tensões, o que não representa a totalidade das práticas espaciais. Nesse sentido, não estamos interessados em todas as práticas espaciais cotidianas dos sujeitos, mas, predominantemente, naquelas que fundam – alteram, ressignificam, anulam, recriam – territórios (Neto, 2013, p.12).

As singularidades no comportamento dos habitantes que praticam costumes rurais, revela uma forte identificação com o território: como um senhor de meia idade que utiliza essa área para cultivar seus animais rurais, alimentá-los e criar bebedouros por meio de uma mangueira que atravessa a rua em direção a um pequeno lago artificial, gerando uma microterritorialidade que consegue transmitir maior transbordamento de afetividades do que as tentativas de imposições de funcionalidades que já não mais existem.

Sendo assim, as microterritorialidades transbordam e extravasam sob as regras e funções anteriormente determinadas. De modo que, as desterritorializações identificadas através da apreensão das apropriações rurais e urbanas reforçam as existências das microterritorialidades que se sobrepõem e coexistem ao espaço da paisagem do pátio ferroviário.

Considerações em andamento

O artigo expressa o estudo da coexistência simultânea e heterogênea de práticas e afetos na paisagem industrial ferroviária de Birigui: em que ambas se desdobram em diferentes dinâmicas constituídas por diferentes grupos sociais. Com as discussões teóricas-metodológicas da deriva (Careri, 2013; Debord, 1958; Jacques, 2012; Rocha, 2023) e cartografia (Kastrup; Escóssia; Passos, 2009; Kastrup, 2017; Rolnik; Guattari, 2006) que ao utilizar o caminhar e o mapear como processo de identificação e reconhecimento do espaço, apreende as desterritorializações e reterritorializações (Deleuze; Guattari, 1995) que configuram o pátio ferroviário.

Nesse sentido, apreende-se as atividades rurais que se subdividem em: cultivo de hortaliças, frutas, legumes, verduras e a criação de animais de pequeno e grande porte, sendo, patos, gansos, galos, galinhas, coelhos e cavalos, atuando como locais de permanência nesse espaço; assim como as atividades urbanas que se dividem entre: práticas esportivas, pixos e grafites, passeios com idosos e crianças, sendo estas dinâmicas relacionadas como lugar de passagem; e as práticas naturais que são relacionadas as vegetações ruderais que crescem espontaneamente sem que haja cultivo ou ação humana.

Ao integrar o conceito de microterritorialidades e identificá-las na esplanada ferroviária, verifica-se que entre as dinâmicas contemporâneas há relação dos territórios com a apropriação existente, sendo revelados pelas brechas deixadas pela funcionalidade e produtividade, possibilitando que a ressignificação do território seja efetivo por meio de diferentes práticas e atividades. Os corpos heterogêneos presentes na espacialidade do patrimônio ferroviário expressam suas vontades através da multiplicidade e heterogeneidade de acontecimentos. Essas camadas visibilizam as potencialidades do processo de desterritorialização e reterritorialização (Deleuze, Guattari, 1995) que são essenciais para tornar possível um pensamento outro, que possibilita a valorização da paisagem ferroviária industrial de Birigui através das ressignificações e apropriações existentes.

Agradecimentos

Esse texto foi construído com base no Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo intitulado: “Entrelaçamento rural e urbano: o patrimônio ferroviário de Birigui e suas potencialidades contemporâneas”, desenvolvido na Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP em 2023, que continua em processo e em movimento de transformações no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da UNESP, desenvolvendo a dissertação de mestrado com o mesmo orientador, tendo apoio financeiro da CAPES, através da bolsa em nível de mestrado.

Referências

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

CABRAL, A. S. C. *A realidade sensível da natureza nos espaços irresolutos de São Paulo*. 2017. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

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

CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano. Artes de Fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 1998. Vol.1.

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

DELEUZE, G. *Espinosa: Filosofia prática*. São Paulo: Escuta, 2002.

DELEUZE G., GUATTARI F. *Mil Platôs*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995. Vol.1

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

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

GOMES, P. C. C. A cultura pública e o espaço: desafios metodológicos. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Religião, identidade e território*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001. p. 93 – 113.

GUATTARI F. A restauração da cidade subjetiva. In: GUATTARI, F. (Ed.). *Caosmose: um novo paradigma estético*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992. Cap.6, p.169-179.

GUATTARI, F. *As três ecologias*. Tradução de Maria Cristina F. Bittencourt. Campinas: Papirus, 2001.

JACQUES, P. B. *Elogio aos errantes*. Salvador: UFBA, 2012.

KASTRUP, V. Pista 2: O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. In: PASSOS, E; KASTRUP, V; ESCÓSSIA, L. (Ed., Org.) *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 32-51.

NETO, N. T. *MICROTERRITORIALIDADES NAS CIDADES: UMA INTRODUÇÃO À TEMÁTICA*. Revista Cidades: Ed. v. 10 n. 17, 2013.

PASSOS, E; KASTRUP, V; ESCÓSSIA, L. (orgs.). *Pistas do método da cartografia: Pesquisa – intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

SIMAS, L. A. *O corpo encantado das ruas*. Rio de Janeiro: 1. ed. Civilização Brasileira, 2019.

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