

REFLEXÕES SOBRE AS RUÍNAS FERROVIÁRIAS EM UMA PAISAGEM PÓS-INDUSTRIAL

Um estudo de caso em São Vicente/SP

**REFLECTIONS ON RAILWAY RUINS
IN A POST-INDUSTRIAL LANDSCAPE**
A case study in São Vicente/SP

Kauê Marques Romão¹ e Karine Daufenbach²

Resumo

Considerando as ruínas da paisagem pós-industrial da antiga ferrovia em Samaritá, São Vicente, como objeto de estudo, este artigo explora a ressignificação do patrimônio industrial, relacionado ao reconhecimento da ferrovia e ao ato de caminhar e cartografar. Aborda o apogeu e a decadência do patrimônio ferroviário e industrial da cidade, refletindo sobre a desindustrialização e os usos possíveis dos espaços abandonados. O estudo registra, por meio de caminhadas, modos de ocupação e habitação às margens dos trilhos, expressos cartograficamente. Analisa a perda da memória ferroviária e as relações emergentes entre os novos usuários e a ferrovia desativada na cidade contemporânea.

Palavras-chave: ferrovia, São Vicente/SP, patrimônio industrial, cartografia, caminhar.

Abstract

Considering the ruins of the post-industrial landscape of the old railroad in Samaritá, São Vicente, as the object of study, this article explores the re-signification of industrial heritage, related to the recognition of the railroad and the act of walking and mapping. It looks at the heyday and decline of the city's railway and industrial heritage, reflecting on deindustrialization and the possible uses of abandoned spaces. The study records, by means of walks, modes of occupation and housing on the banks of the tracks, expressed cartographically. It analyzes the loss of railroad memory and the emerging relationships between new users and the decommissioned railroad in the contemporary city.

Keywords: railroad, São Vicente/SP, industrial heritage, cartography, walking.

Introdução

São Vicente, cidade litorânea do estado de São Paulo, integrante da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), passou por intensas transformações urbanas ao longo do século XX, com o surgimento da ferrovia e a consequente ocupação continental de seu território. Palco do ciclo econômico da cultura cafeeira, seu território abrigou duas ferrovias que cortavam o município para o escoamento das mercadorias oriundas do interior paulista até o porto de Santos. Durante o ciclo do café, duas linhas ferroviárias foram ali implantadas, unindo a porção insular à continental: a linha Santos-Juquiá, construída em 1910 pela Southern São Paulo Railway (SSPR) e a Mairinque-Santos pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), em 1937. A partir do advento dessas duas ferrovias, deu-se início ao primeiro agrupamento urbano do continente da cidade, Samaritá, na década de 1930. As estações de ambas as linhas sofreram alterações devido às sucessivas mudanças na administração dos trilhos. Ainda assim, elas totalizam oito estações pertencente ao ramal da EFS implantadas no continente de São Vicente, entre a Serra do Mar e a planície litorânea.

Samaritá (figura 1), permitiu a territorialização de seus habitantes no continente e uma participação do município na história do processo de industrialização do estado de São Paulo. No entanto, as transformações nos sistemas de transporte da cidade contribuíram para a deterioração da arquitetura ferroviária, resultando na perda de grande parte das referências arquitetônicas do passado, devido à dificuldade de preservação dos remanescentes da industrialização tardia. Assim, diversas áreas à margem dos trilhos da cidade foram transformadas pelo desmantelamento ferroviário; de uma localidade com intensa movimentação de cargas e passageiros, tivemos o esvaziamento e a deterioração como emblemas (Romão; Fiorin, 2022).

A partir do debacle ferroviário, os trilhos e sua margem se transformaram em um grande vazio urbano no início do século XXI. O abandono ferroviário, sobretudo nessa localidade, surge pelo advento da ferrovia e volta a transformar sua paisagem, já não mais pelos aspectos da modernidade, mas sim devido à questão estética e das subjetividades que transitam e habitam esta área pós-industrial no município vicentino. Ou seja, ainda que a linha férrea se encontre perfeitamente inserida no ciclo da modernidade de surgimento e decadência de um grande equipamento industrial, nesse caso a ferrovia se ressignifica por outros elementos.

O objetivo do trabalho visa uma leitura estética da paisagem, da análise das paisagens pós-industriais³ e sua reflexão através da vivência e experiência do pesquisador no ambiente investigado. A área do recorte para se fazer valer da apreensão e leitura estética da paisagem são os antigos trilhos da linha ferroviária EFS, agora desativados, referentes ao km 19 implantado no continente vicentino, parte do ramal Mairinque-Santos.

Samaritá e sua paisagem pós-industrial

Segundo Jean Marc Besse (2014), a paisagem é uma representação cultural, influenciada principalmente pela arte da pintura. Além disso, ela é um território moldado ao longo da história pelas sociedades, um sistema complexo que articula elementos naturais e culturais em uma totalidade objetiva. Por fim, a paisagem é um espaço de

¹ Doutorando em Arquitetura pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFSC/2024), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo mesmo programa (UFSC/2024) e Arquiteto e Urbanista pela Universidade Paulista (UNIP/2020).

² Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PósARQ/UFSC.

³ Compreendemos aqui que a noção dessa paisagem e de sua leitura estética se caracterizam pelas mudanças rápidas de uso, por vezes residual, nas margens e franjas da cidade. Nesse caso, os baldios industriais serão pensados como ferroviários em um ambiente marcado por esse tipo de industrialização como veremos a seguir.



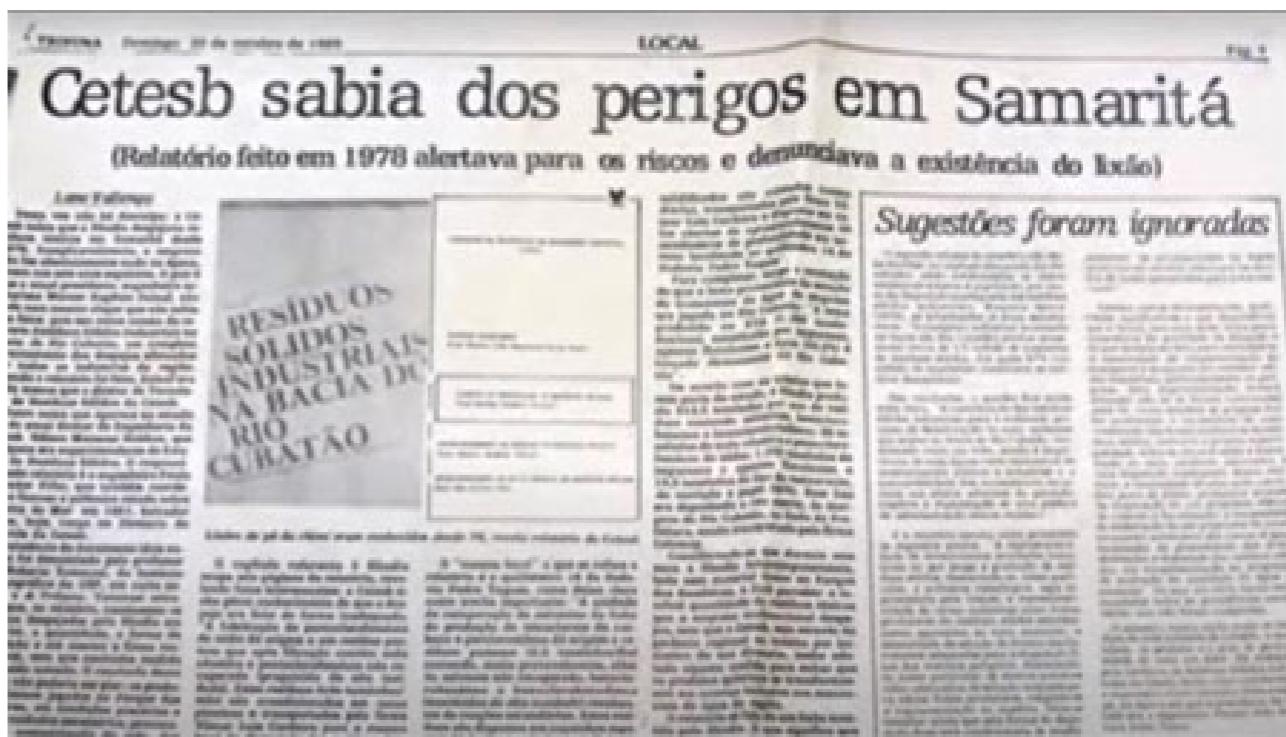
Figura 1 – São Vicente e a ferrovia que une a porção insular e continental. Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

experiências sensíveis que escapa às diversas formas de objetivação, sendo também um local propício para projetos e intervenções.

Nesses termos, a paisagem está relacionada à produção ideológica da modernidade, derivada do surgimento e desenvolvimento do capitalismo enquanto parte do processo de urbanização da cidade, ao passo que a ferrovia pode ser considerada estruturadora do território a partir do momento que é geradora do espaço urbano pelas práticas da divisão social do trabalho, igualmente política e delimitadora de fronteiras visíveis e invisíveis da e na cidade.

Em relação à paisagem vicentina, ela passou de um cenário predominantemente natural para um ambiente marcado pela industrialização em seu continente. A chegada da ferrovia no início do século XX impulsionou as tentativas de modernização ocasionadas pela atividade industrial, que por sua vez, fez emergir um debate sobre as mudanças em sua paisagem. Com isso, a cidade testemunhou a transição para uma paisagem pós-industrial no início do século XXI, decorrente principalmente do declínio da atividade ferroviária. Ao refletir sobre essa paisagem, é indispensável considerar o fenômeno do abandono ferroviário, o consequente surgimento de espaços urbanos “em espera” no continente da cidade e a redução das atividades industriais. Essa realidade desdobra-se, por um lado, em uma paisagem de desolamento, esquecimento, algo que foi colocado às margens do sistema capitalista e, noutro, na emergência de uma “noção de liberdade e expectativa” (Solà-Morales, 2002, p. 183), no decorrer da antiga margem ferroviária.

De acordo com Márcia Regina do Vale (2008), houve poucas atividades econômicas importantes no continente da cidade além da ferrovia. Por exemplo, a tentativa de exploração de recursos naturais (como a extração de areia sílica, matéria prima para



a produção de vidro) e pequenas atividades agrícolas entre as décadas de 1970 e 1980. No entanto, a mão de obra empregada no local era irrelevante para o município. A região foi palco de um insólito processo extrativista de seu solo, em decorrência da fábrica de vidros Santa Marina, localizada na porção insular da cidade, contudo essa possibilidade industrial não contribuiu para o processo de urbanização no continente (Vale, 2008, p. 78).

Logo após a curta iniciativa fracassada de industrialização e modernização, o território continental recebeu porções de resíduos tóxicos industriais⁴, descartados inapropriadamente em diferentes localidades que perfazem os cursos dos rios Branco e Mariana, além de áreas próximas à margem da linha do trem (figura 2).

Apesar disso, a ocupação pelos imigrantes que chegavam na região quando ocorreu nas proximidades de um depósito de resíduos químicos organoclorados, conhecidos por serem poluentes orgânicos persistentes (POPs), que foram depositados por uma multinacional francesa na década de 1970 e descobertos na década de 1980 ao longo da faixa litorânea da Baixada Santista (Bolígan; Nascimento, 1999). Tais consequências perduram até hoje, também foram feitas retiradas clandestinas do solo contaminado pelos poluentes para a venda nas cidades vizinhas, utilizadas na construção civil na Baixada Santista (Oliveira, 2002).

4 Na década de 1980, vários locais de depósitos tóxicos foram descobertos ao longo da faixa litorânea da Baixada Santista. Análises de solo confirmaram a presença de altos níveis de contaminação por poluentes industriais organoclorados, incluindo hexaclorobenzeno, hexaclorobutadieno, percloroetileno e tetracloreto de carbono. Foram confirmados 13 pontos de contaminação na Baixada Santista, incluindo 6 em Cubatão, 4 em Itanhaém e 3 em São Vicente. Houve também suspeitas de depósitos em Peruíbe, Praia Grande e Mongaguá. Em São Vicente, os depósitos foram encontrados na Planície de Samaritá, nos Km 67 e 69,5 da Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega e no bairro Quarentenário (Bolígan; Nascimento, 1999). No documentário *No pé da Serra – Documentário sobre a Área Continental de São Vicente* (2013), retrata para além da história da ocupação do continente na segunda metade do século XX e início do XXI por migrantes nordestinos, o contexto histórico e social sobre a contaminação do solo e das lutas pelas entidades e atores da sociedade civil por justiça e indenização dos afetados pelos resíduos tóxicos industriais.

Figura 2 – Locais de depósitos dos compostos organoclorados na área continental de São Vicente. Nota-se a proximidade dos despejos em relação aos bairros habitados entre a rodovia Padre Manoel da Nóbrega e a antiga linha da FEPASA. Fonte: (Silva, 1998, p. 27).

Nesse sentido, a paisagem serviu como mediadora de uma naturalização de uma ideologia voltada às desigualdades sociais, ao ocultar a realidade dos processos históricos e de seus conflitos, como a migração de populações menos abastadas e marginalizadas que ocuparam os bairros continentais:

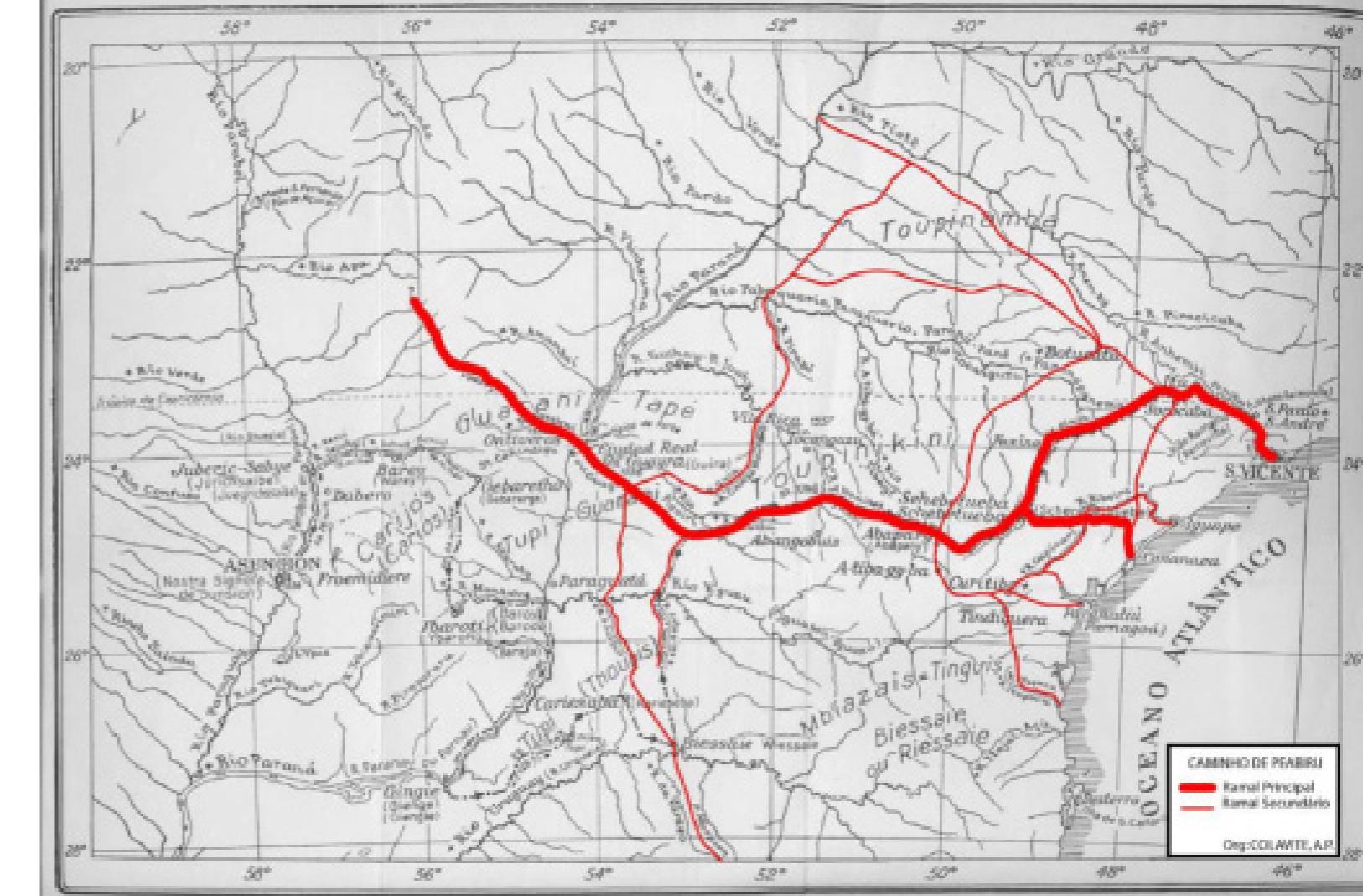
Santos e Cubatão como vizinhos bem-sucedidos economicamente projetam nos vicentinos a marca de excluídos das fontes econômicas e da modernidade, e São Vicente fica caracterizada como acolhedora de migrantes marginalizados, mendigos, prostitutas e outros excluídos da cidadania (Vale, 2008, p. 48).

De tal modo, conforme discutido anteriormente, a ferrovia pode ser considerada estruturadora do território a partir do momento que é geradora do espaço urbano pelas práticas da divisão social do trabalho, igualmente política e delimitadora de fronteiras visíveis e invisíveis. A estrada de ferro se configura como uma ordem política e social⁵ que opera numa lógica de superioridade e subalternização que, para além do deslocamento servia como “um sistema técnico que uma sociedade colocou entre ela e seu solo” (Besse, 2014, p. 124), um exercício de poder que sobrepuja uma grande estrada aos caminhos locais. Cabe ainda lembrar que grandes obras provenientes do campo da engenharia podem, ainda, ser consideradas marcos de uma paisagem política⁶, ao passo que as mudanças que ocorreram na Baixada Santista e em sua região metropolitana expressam o devir deste território entre idas e vindas ditadas pelos ciclos econômicos vigentes. Não obstante, tais mudanças ocorreram também em cada micro territorialidade, sobretudo à espera de um novo ciclo econômico, descoberto e explorado, deixando de lado o seu antecessor. Correlato a esse fenômeno, foram abandonados em certa medida estruturas que compunham as atividades ferroviárias e industriais nas cidades da região, com exceção de Santos e Cubatão, que perfazem o atual escoamento ao porto santista. Ao evidenciar as outras localidades que receberam o fluxo do capital por meio da ferrovia, encontramos um cenário de destruição e de possíveis novas territorialidades a partir do abandono ferroviário ao ter como análise a cidade de São Vicente e sua relação no campo regional. Em seu processo intraurbano, a cidade deu início às ocupações no continente durante o exercício de sua atividade ferroviária. No entanto, as transformações dos sistemas de transporte na cidade e da região metropolitana contribuíram para o processo de deterioração da arquitetura ferroviária e a perda de grande parte de suas referências do passado arquitetônico.

Assim, o termo paisagem pode ser definido como um território produzido e praticado pelas sociedades humanas, por motivos que são, ao mesmo tempo, econômicos, políticos e culturais (Besse, 2014, p. 27). Alguns destes efeitos sobre a mudança da paisagem a partir da chegada dos trilhos no continente da cidade foram: a consolidação dos agrupamentos urbanos; a construção da rodovia estadual Padre Manoel da Nóbrega, que entremeou a ocupação dos bairros no continente vicentino, bem como as tentativas frustradas de industrialização na região continental, e também a iniciativa industrial que

5 A ação do homem no mundo pode resultar em determinadas paisagens. Besse exemplifica isso em dois tipos de estradas (ou paisagens), a “política” e a “vernacular”. Enquanto a estrada política possui características de grande escala por percorrer grandes distâncias em locais separados, de valorização das funções militares e comerciais preocupadas com sua eficiência, fluidez e comodidade, além do desinteresse relativo às características e particularidades do território local (topográfico ou humano), a estrada vernacular pode ser caracterizada pela habitação do mundo, “incerta como um terreno baldio”, e se volta à paisagem local, espaços modestos, sujeitos à mudança rápida de uso. Podemos pensar a estrada vernacular (ou por vezes, a sua categoria de paisagem) como residual, nas margens, nas franjas. Neste caso, pensemos a paisagem vernacular como os baldios industriais, ou melhor, ferroviários (Besse, 2014, p. 119-129).

6 Para um maior esclarecimento sobre a paisagem política, ver: BESSE, Jean-Marc. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2014.



resultou em efeitos indesejados causados pela indústria da cidade vizinha, Cubatão que, ao contrário de São Vicente, obteve sucesso econômico dentro da “modernidade”. Como resultado, São Vicente, especialmente sua porção continental, foi deixada com uma paisagem urbana distinta. Ao levar em consideração as mudanças socioespaciais que ocorreram nas imediações da antiga ferrovia Estrada de Ferro Sorocabana, que atravessou a cidade de São Vicente durante o século XX, a partir de sua desativação no início do século XXI ocorre a possibilidade de leituras estéticas pós-industriais em suas margens, necessitando outra perspectiva para mapear suas apropriações.

O caminhar como método

Dessa forma, o procedimento metodológico utilizado, o caminhar, vai além da necessidade do deslocamento, configurando-se como uma prática estética e peripatética, um procedimento e inteligibilidade sobre nosso entendimento do mundo ao observar a realidade. A caminhada, portanto, representa uma forma de movimentação pelo território com o próprio corpo.

A paisagem e a caminhada, no caso de São Vicente, remetem à construção do Caminho do Peabiru⁷ (figura 3) pelos indígenas da nação Guarani, que faziam uma peregrinação

7 Nome dado pelos portugueses ao Caminho do Peabiru. Outras nomenclaturas foram postas a este caminho: Trilha dos Tupiniquins e Caminho de Piaçaguera. Posteriormente foi assimilada ao Caminho de São Paulo, integrando o Caminho Velho na época do Brasil Colônia. Possivelmente, os Caminhos do Peabiru configuraram uma trilha transcontinental que ligava o Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico, em um caminho principal que se ramificava por outros caminhos secundários compondo um único sistema de rotas. Em relação à trilha utilizada pelos colonizadores portugueses no litoral de São Paulo, esta possuía

Figura 3 – Os ramais do Caminho do Peabiru. Fonte: (Colavite, 2006, p. 31).

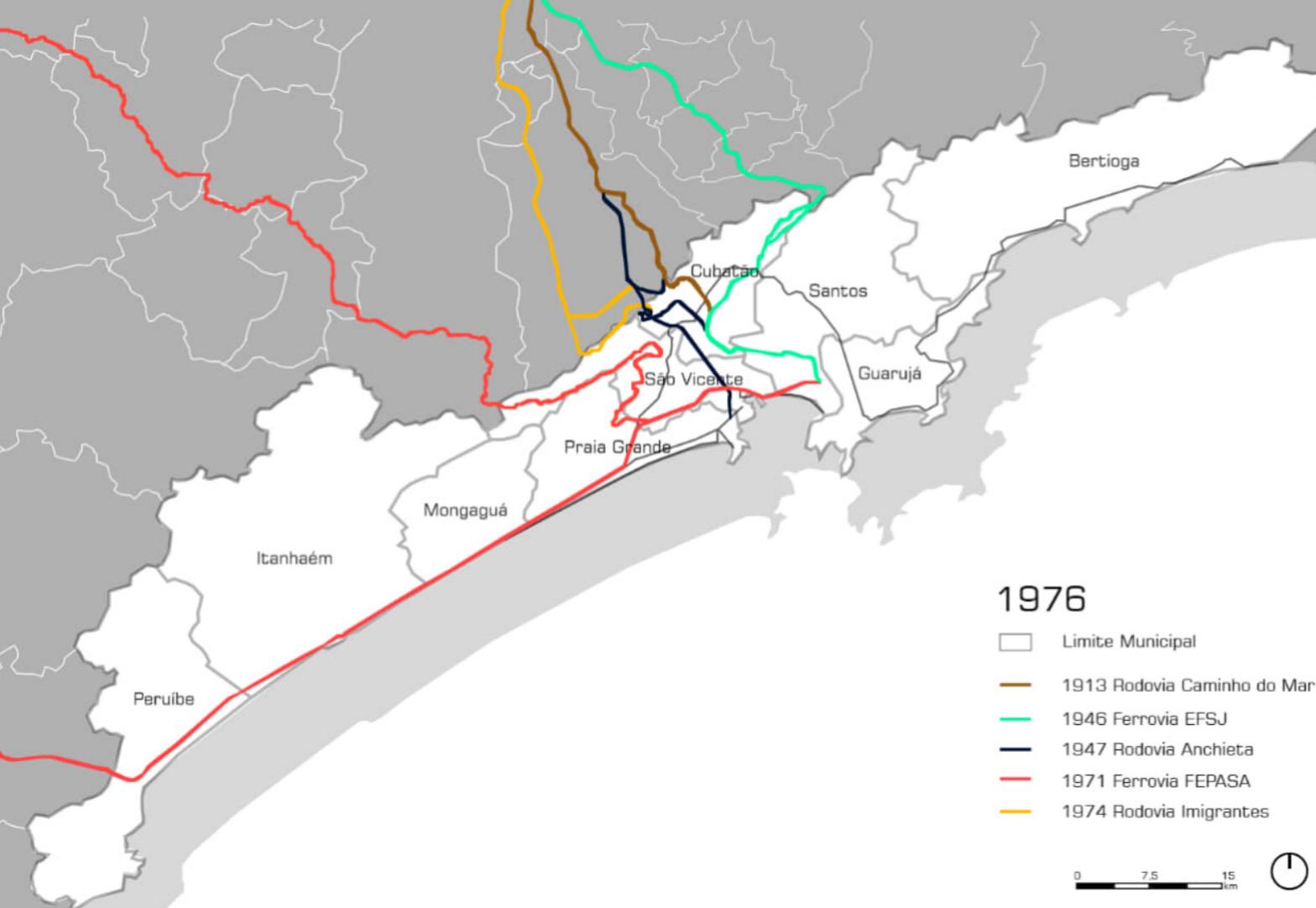


Figura 4 – Representação dos caminhos em 1976 na RMBS. Em amarelo a Rodovia a Rodovia Anchieta, em marrom a Rodovia Caminho do Mar, em verde a linha férrea da EFSJ e vermelho o leito ferroviário da FEPASA (antiga EFS). Fonte: Isabela Ferreira Billi e Roberto Sakamoto. Adaptado pelos autores, 2024.

do litoral brasileiro aos Andes – virtualmente sobreposto a trechos da atual RMBS – sendo um exemplo anterior à prática atual do caminhar. O Caminho do Peabiru era uma das diversas denominações que lhe foram adotadas de acordo com a região, como resultante do processo de ocupação dos povos indígenas em diferentes regiões do país, configurado em um ramal principal e diversas ramificações secundárias. Esse caminhar serviu como método de exploração do território, sendo intrínseco ao modo de vida dos povos originários que habitavam o território preeexistente, sendo possível traçar sendas e caminhos nos quais se cruzam a rota ancestral e suas práticas e as modificações dispostas no território colonizado, que foi também modificado no decorrer dos últimos séculos.

A fim de situar o leitor sobre esse longo e intenso processo de modificação de sendas, estradas e caminhos sobre o território da antiga Capitania de São Vicente, de modo geral, pode-se dizer que os caminhos foram nomeados a partir da apropriação colonizadora de parte do Caminho do Peabiru e, a partir deste, em concordância com os ciclos econômicos vigentes: “Trilha dos Guaianases” durante os dois primeiros séculos da colonização luso-brasileira e da exploração para o interior do território brasileiro, sobretudo, do planalto paulista (Santos, 1986, p. 115); “Caminho das Tropas” pelo escoamento de parte do ouro das minas de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais e das passagens de tropas com suas centenas de mulas; “Caminho do Açúcar” entre a década de 1780 até meados do século XIX (Zanettini, 1998), até ser conhecido como “Caminho do Café”, posteriormente, “Ferrovia do Café” (Jakob, 2003, p. 44). No decorrer do século XX, devido ao processo de modernização da RMBS e a adesão ao rodoviarismo, o papel da ferrovia e do café já se apresentavam obsoletos à época.

caráter secundário, contudo, era o único meio de ligação entre o litoral e o planalto paulista com o interior do território, na Capitania de São Vicente à época (Rocha, 2017; Zanettini, 1998).

Foram construídas algumas rodovias na região, sendo: o “Caminho do Mar” em 1913 e as rodovias Anchieta e Imigrantes, respectivamente em 1947 e 1974 (Romão, 2024) (figura 4).

Ao retomar os percursos e aberturas das caminhadas indígenas para um novo lugar, elas criavam paisagens. O território era transformado mesmo sem uma construção física de um espaço, alterando o lugar e seu significados. Nas palavras de Francesco Careri:

O caminhar produz lugares. Antes do neolítico, e, assim, antes dos menires, a única arquitetura simbólica capaz de modificar o ambiente era o caminhar, uma ação que, simultaneamente, é ato perceptivo e ato criativo, que ao mesmo tempo é leitura e escrita do território (2013, p. 51).

Ao caminhar pelo Peabiru, os indígenas Guarani poderiam apreender novos sentidos e caminhos em busca da “Terra Sem Mal” (Rocha, 2017, p. 28). Eles faziam de sua peregrinação a modalidade do seu caminhar a partir de sua cosmovisão. A subjetividade teve um papel fundamental para os Guarani alcançarem seu destino, pois buscavam em seu caminhar um lugar melhor, sendo este também um processo de purificação para atingirem seus objetivos. O caminho milenar, religioso e sagrado dos Guarani capturado em face da colonização, pode ser tratado aqui como uma prática ritual ligada à errância. Uma possível construção da paisagem através do caminhar, pois

é a ação sobre o solo que pode ser representado pela cartografia. Além da própria ação, também se torna uma representação ao se relacionar com o mapa, tornando-se um suporte para a estruturação física do território refletido pelo corpo que está em movimento, experimentando sensações, os obstáculos, os perigos e as surpresas do território (Careri, 2013, p. 133).

Podemos entender que a caminhada torna-se uma representação física e simbólica do corpo no território e vice-versa. Tal ação, produz uma territorialização que estrutura fisicamente o território, como no exemplo dos Guarani, com a construção de uma rota intercontinental ou o movimento oposto, um desejo de desterritorialização, o qual compreende um distanciamento do território, ao dar “forma à realidade de um lugar, levando em conta a modernidade enxangue que circula hoje em dia” (Guattari, 1996, p. 293). Desse modo, o espaço passa a ser percebido além dos aspectos físicos e formais, garante a subjetivação e a composição de expressões cartográficas a fim de pensar outros territórios existenciais (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009a). Assim, a partir da caminhada é ofertada a construção de novas expressões⁸ cartográficas, pois o caminhar é também uma atividade visual, um modo de ver e pensar a paisagem, uma assimilação entre o conhecido e o novo, uma reterritorialização.

Ao buscar outro ponto de vista sobre a percepção estética da cidade, da paisagem e do território, temos na antiga ferrovia em São Vicente, o palco de caminhadas, desterritorializações e subjetividades. Onde, a partir da contribuição epistemológica Guarani como inspiração do caminhar, tomamos de empréstimo estudos precedentes sobre a caminhada e sua relação com a cidade e o desenvolvimento do pensamento urbanístico, seja da relação do consumidor e mercadoria na metrópole em ascensão,

⁸ Para maior esclarecimento sobre a noção da expressão como Representação, ver: KINCELER, José Luiz. Vinho saber: arte relacional em sua forma complexa. *DAPesquisa*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 212-219, 26 nov. 2019.

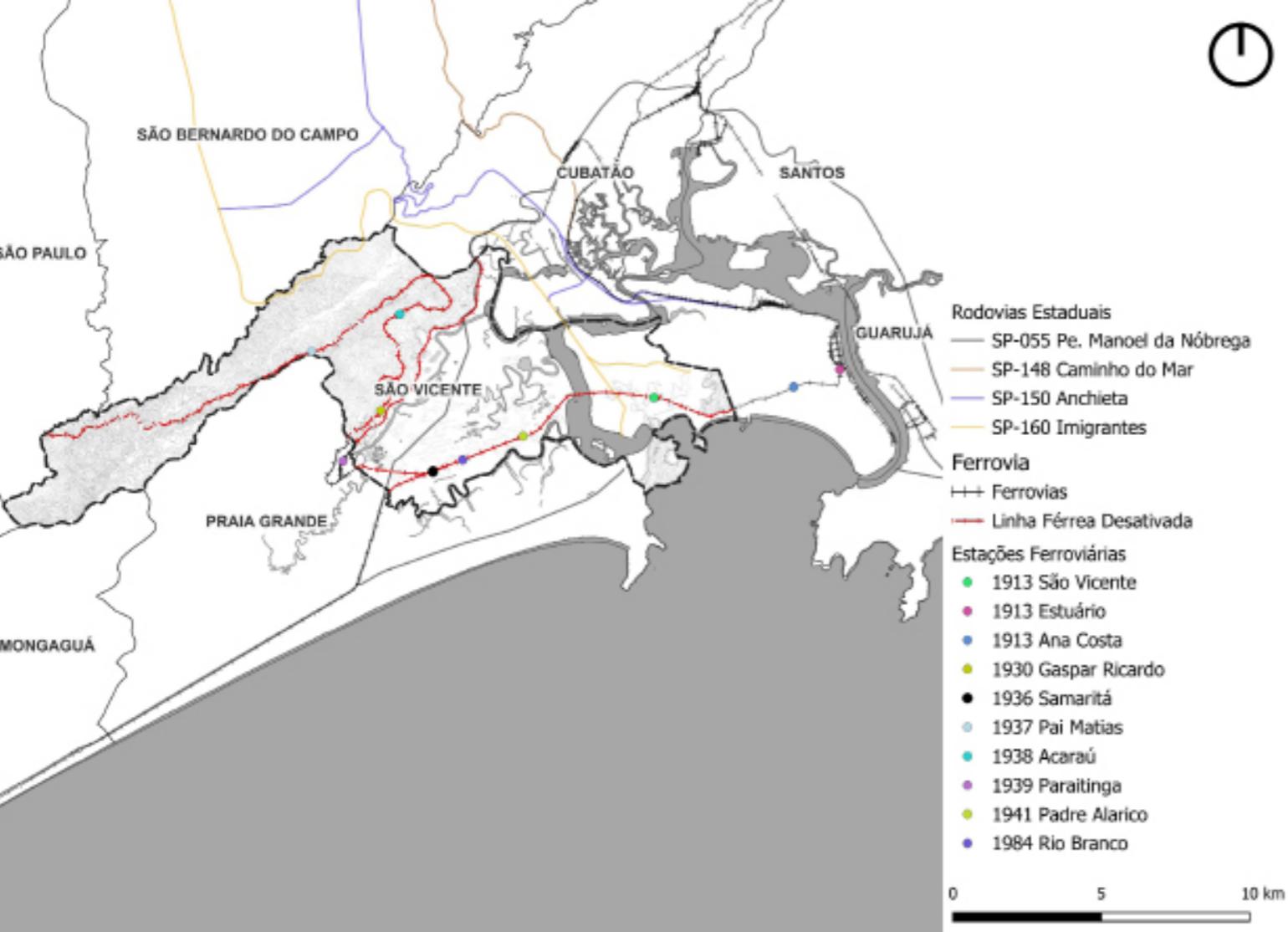


Figura 5 – São Vicente e as estações municipais. Fonte: Elaborado pelos autores, (2024).

como no caso do *flâneur* (Benjamin, 1989); dos modos de explorar a cidade através da psicogeografia, a deambulação e a deriva (Debord, 1958; Jacques, 2003); das práticas artísticas que usam o corpo como instrumento (Jacques, 2012) ou por uma leitura estética em movimento, a transurbância (Careri, 2013).

Sobre a cartografia e os caminhos percorridos

O plano em comum para esta cartografia, o território atual que foram feitas estas passagens⁹, foram os caminhos dos trilhos das companhias Southern São Paulo Railway (SSPR) e Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), implantados na área continental da cidade de São Vicente em face de sua modernização. Contudo, o abandono da ferrovia ocorrido durante o processo de desterritorialização da região da antiga estação Samaritá possibilitou outros modos de utilização do espaço que foram redescobertos na medida em que adentramos nestas territorialidades. Além disso, os espaços às margens do leito férreo revelaram diversas formas de ocupação do território e outros usos, caracterizando o local como um espaço transgressor. Assim, a partir da imersão no lugar é possibilitada a leitura das características geográficas, sociais, culturais e imaginárias a serem observadas no caminho da estrada de ferro de Samaritá.

9 Ao todo, foram realizados sete caminhos ao longo do continente de São Vicente, em sua maioria durante as tardes dos dias da semana entre os anos 2022 e 2023. Para a descrição sobre cada uma dessas passagens, ver ROMÃO, Kauê Marques. *Caminhar e cartografar: reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente*. 2024. 143 f. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2024.



Nessa proposição, ao se valer do caminhar¹⁰ em áreas deterioradas em meio à antiga ferrovia no continente vicentino e pelos espaços gerados a partir de sua preexistência, encontramos dinâmicas próprias e qualidades geradas a partir da desindustrialização do primeiro bairro formado no continente, explorando-o e conhecendo seus novos habitantes. Nesse sentido, utilizamos as mesmas ideias que se relacionam com o grupo Stalker, baseado no filme homônimo de Andrei Tarkovsky (1979)¹¹, em que a personagem principal guia e apresenta estratégias, ao caminhar e atravessar por áreas perigosas, deterioradas e abandonadas, conhecidas também como Zona. Assim, a prática estética pelas áreas deterioradas ao longo da antiga ferrovia destaca que “o caminhar revela-se útil à arquitetura como instrumento cognitivo e projetual” e como meio de “inventar novas modalidades de intervenção nos espaços públicos” (Careri, 2013, p. 32).

O caminhar pelas zonas à margem nas áreas deterioradas ao longo do leito férreo pode auxiliar na compreensão dos usos e ocupações existentes no território. Um convite para uma ida a campo em um percurso não linear pelos trilhos da história e da arquitetura ferroviária. Uma busca de um encontro com os Outros¹², em um trajeto

10 Nesse sentido é interessante destacar a noção de “espacialidade hodológica”, que corresponde a uma perspectiva de um espaço em movimento. Nessa concepção, o espaço é produzido enquanto se percebe o plano da realidade ao caminhar, como o corpo o entende (Besse, 2014, p. 192).

11 Coletivo romano de arquitetos e artistas que percorreu zonas abandonadas de Roma e escreveu o Manifesto Stalker. O nome do grupo é adotado pela ideia presente no filme de Andrei Tarkovsky, onde os guias que conhecem essas áreas abandonadas se denominam Stalkers (Careri, 2017).

12 Mesmo que Michel Foucault (2013) não tenha estabelecido o conceito do “Outro” em seu trabalho, é possível destacar que a noção de alteridade está presente nos sujeitos pertencentes aos lugares heterotópicos, pois são aqueles considerados diferentes ou fora das normas sociais vigentes.

Figura 6 – Os fragmentos encontrados no sítio ferroviário durante as sete caminhadas. Fonte: Elaborado pelos autores, (2024).

pelos entremeios das linhas ferroviárias sobre as territorialidades às margens do leito férreo de Samaritá.

Sendo assim, algo recorrente na cultura do espaço volta à tona, tal como o sentido de abandono e o significado do território dessa estação diante da releitura desse lugar. Isso porque, na sua raiz etimológica Samaritá possui: Sama (σαμα) os significados de “destruição, ruína, lugar de destruição, reino dos mortos” (Kirst, 2003, p. 8) ou ainda “abandono, desolação e deserto” (Vale, 2008, p. 79).

Ao considerar alguns desses significados para o nome do bairro e da primeira região a ser povoada no continente a partir da ferrovia, podemos relacioná-los com os processos que transformaram a sua paisagem. Temos a desolação do espaço e território a partir dos depósitos tóxicos industriais ao longo dos rios da planície continental e próximos à ferrovia; o próprio abandono ferroviário, tornando-se a princípio um imenso vazio urbano que atravessa os abairramentos à sua margem; a aridez e o deserto, como símbolos do ocaso das intenções da modernidade, com o incipiente retorno econômico da extração de areia sílica no continente, o que significou o “fracasso” e a decaída da industrialização na região. Desse modo, tomamos emprestado o conceito de espaço liso (Deleuze; Guattari, 1997) para compreender que o sentido de lugar desolado, ermo e desértico poderia resguardar uma localidade capaz de agasalhar usos e ocupações na contracultura dos espaços que são lidos como hegemônicos, ao compreender a ruína como um espaço cheio de multiplicidades, afetos e desejos.

Ao retomar a potência do abandono no primeiro bairro formado pelo surgimento da ferrovia na área continental da cidade de São Vicente, temos em seu território antigos resquícios de sua história ferroviária¹³. No decorrer dos trilhos deteriorados, além da estação Samaritá, outros edifícios ferroviários no complexo resistem ao tempo, tornando-se palco para usos outros. Com a desativação da ferrovia e a deterioração de suas edificações, o espaço ganhou a aparência de um grande quintal e pode ser considerado como lugar de destruição devido à dificuldade de preservação dos bens remanescentes, ela foi tomada lentamente pela vegetação, e o seu grande pátio recebe dejetos, lixos e restos do modo de produção capitalista que se acumulam e se empilham em frente às casas de seus atuais moradores (figura 5).

Podemos entender que a criação dessas novas paisagens – e com isso, a pós-industrial –, apesar do vazio urbano, se dá “por narrativas urbanas ou pela acumulação de indícios que irão compor a produção de nossa imaginação sobre a cidade” (Solà-Morales, 2002, p. 185). Os fragmentos de sua história ferroviária constituem o surgimento do primeiro bairro formado pelo advento da ferrovia na área continental da cidade. De igual modo, para a reinvenção do espaço em Samaritá, expressa nessa tentativa de constituir novas paisagens imaginadas, se fez pelo acompanhamento entre os diferentes sujeitos e das paisagens existentes, ao configurar um “território existencial” (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009a).

São espaços e edificações negligenciados, subutilizados, sem caráter hegemônico, áreas onde a cidade não se encontra e, portanto, podem apresentar uma oportunidade às subjetividades pertencentes ao lugar, que se utilizam desses espaços para sua apropriação nas imediações da linha férrea em usos inventivos¹⁴, “espaços que tomam

para si as ruínas edificadas como telas de uma galeria a céu aberto” (Frascareli; Hirao; Romão, 2023, p. 57). Constituem cidades dentro das cidades, histórias que podem ser escritas pelos seus próprios habitantes nômades em um deserto urbano a partir do reconhecimento de suas subjetividades (figura 6).

Ao trazer à tona as imagens do cotidiano nessa experimentação em meio ao espaço ferroviário desindustrializado, diferentes objetos e materiais se reúnem para criar novos locais de pertencimento no espaço urbano nos espaços intersticiais, nos terrenos vazios que não se mesclam ao tecido urbano da cidade.

Considerações Finais

Propomos, com este texto-trajeto, uma reflexão sobre as rotas que se multiplicam, inspirada nas caminhadas indígenas apresentadas no início do artigo. Ao adotar o ato de caminhar como uma forma de interpretar a paisagem e o território, seguimos percursos marcados pelos trilhos ferroviários que foram instalados e posteriormente abandonados, perfazendo, talvez, as mesmas trilhas antigas que cruzavam o território de São Vicente. Também, na tentativa de nos aproximarmos e distanciarmos da narrativa histórica desses caminhos ancestrais, fizemos outras caminhadas por trajetos por nós traçados.

A descoberta de novas territorialidades, enquanto prática cartográfica, realiza-se por duas dimensões indissociáveis: a pesquisa e a intervenção (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009b, p. 80). As caminhadas foram realizadas em um território cujo contexto histórico e urbano foi marcado por transformações e movimentos, do homem à máquina. Percorreu-se o primeiro bairro formado em decorrência da linha férrea e as zonas abandonadas nos bairros adjacentes, resultantes do processo de desindustrialização.

As inúmeras intervenções encontradas no território nos permitiram relacioná-las com os locais frequentados durante as caminhadas. Essas intervenções provocaram novas formas de representação (ou expressão), que mediaram as relações entre a cidade (os espaços vazios), a arte (os usos inventivos) e a vida cotidiana (os habitantes da cidade). Os frequentadores desses espaços perceberam que o vazio urbano contemporâneo pode ser, por vezes, uma situação benéfica, devido às potencialidades de uso do espaço. No entanto, também observaram indiferenças e incertezas decorrentes da imensa cicatriz entre os bairros adjacentes à margem ferroviária no continente da cidade.

Os diversos fragmentos encontrados no cenário pós-industrial, além do espaço do abandono, há também, recriações e apropriações de uma cidade sempre em constante mudança. Possibilidades que detêm o potencial de lançar novas formas da reinvenção do cotidiano em “estratégias e táticas criativas” (Kinceler, 2019, p. 218) que produzem outras subjetividades capaz de reinventar o urbano e o sujeito que o habita.

A ferrovia desativada, objeto desta reflexão, se apresentou, a princípio, como um imenso vazio urbano. No entanto, houve a possibilidade de evidenciar o que é a cidade e esses outros lugares que a compõem. Assim, ela passou a ser lida como subjetiva e percebida de forma fragmentada, não sendo um todo homogêneo. Em cada caminhada se desdobravam surpresas e modos próprios de representar e expressar a ocupação nestes espaços.

13 A área continental recebeu ao todo oito estações ferroviárias: Gaspar Ricardo (1930), Samaritá (1936), Pai Matias (1937), Mãe Maria (1938), Acaraú (1938), Salles da Cruz (1941), Padre Alarico (1941) e Rio Branco (1984).

14 Os usos inventivos encontrados à margem ferroviária em Samaritá, transmitem histórias de sua contemporaneidade e de outros espaços (re)imaginados por seus usuários, como pessoas em situação de rua, comerciantes e crianças compartilhando dos mesmos espaços à margem dos trilhos (Romão;

Dessa forma, ao ter na compreensão da historiografia pela travessia de caminhos uma conjunção das memórias da cidade e de seus habitantes, o qual durante o perambular no continente resultou na partilha dos conhecimentos dos outros habitantes da cidade, em uma espécie de salvaguarda dos usos à margem ferroviária.

Referências

- BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas III. Um Lírico do Auge do Capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BESSE, Jean-Marc. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2014.
- BOLIGIAN, Andressa Turcatel Alves; NASCIMENTO, Nádia Regina Do. *Problemas de saúde no bairro Quarentenário - São Vicente (SP): uma questão de poluição ambiental?* 1999. 283–313 f. Curso de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Estadual Paulista, UNESP, Rio Claro, 1999. Disponível em: <http://www1.rc.unesp.br/igce/geografia/pos/downloads/2001/problemas.pdf>.
- CARERI, Francesco. *Caminhar e Parar*. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.
- CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. 1. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.
- COLAVITE, Ana Paula. *Contribuição Do Geoprocessamento Para Criação de Roteiros Turísticos nos Caminhos de Peabiru – PR*. 2006. 162 f. Mestrado – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.
- DEBORD, Guy. *Teoria da Deriva*. 2. ed. [S. l.]: Revista Internacional Situacionista, nº 2, 1958.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 5*. 1. ed. São Paulo: Ed. 34, 1997. v. 5.
- FOUCAULT, Michel. *O corpo utópico, As heterotopias*. São Paulo: n-1 Edições, 2013.
- FRASCARELI, Marina Biazotto; HIRAO, Hélio; ROMÃO, Kauê Marques. *Caminhar e cartografar: o território e o patrimônio das ruínas fabris e ferroviárias em São Paulo*. / *Congresso Patrimônio Cultural Identidades & Imaginários*, São Carlos, p. 48–60, 2023.
- GUATTARI, Félix. *A restauração da Paisagem Urbana*. São Paulo: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1996. v. 24.
- JACQUES, Paola Berenstein. *Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
- JACQUES, Paola Berenstein. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.
- JAKOB, Alberto Augusto Eichman. *Análise Sócio-Demográfica da Constituição do Espaço Urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no período 1960-2000*. 2003. 220 f. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.
- KINCELER, José Luiz. *Vinho saber: arte relacional em sua forma complexa*. *DAPesquisa*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 212–219, 26 nov. 2019.
- KIRST, Nelson. *Dicionário hebraico-português e aramaico-português*. 16. ed. São Leopoldo: Editora Sinodal, 2003.
- NO PÉ DA SERRA - DOCUMENTÁRIO SOBRE A ÁREA CONTINENTAL DE SÃO VICENTE. São Vicente: [s. n.], 1 mar. 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=EM6D77vq9IA>.
- OLIVEIRA, Helder dos Santos de. *Quarentenário e vila ponte nova: a relação sócio-ambiental da população em área de depósito de resíduos organoclorados*. 2002. 77 f. Monografia (Bacharel em Geografia) – Unisantos, Santos, 2002. Disponível em: <https://acpo.org.br/arquivos/pagina-biblioteca/agenda-marrom/artigos-dissertacoes-teses-manuais/dissertacoes-monografias/2-oliveira-quarentenario-vila-nova.pdf>.
- PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia. *Cartografar é habitar um território existencial. Pistas do método da cartografia*. Porto Alegre: Editora Sulina, 2009a. p. 131–149.
- PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia. *Pistas do método da cartografia*. Porto Alegre: Editora Sulina, 2009b.
- ROCHA, Arlêto Pereira. *Os Caminhos de Peabiru: História e Memória*. 2017. 130 f. Dissertação (História) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.
- ROMÃO, Kauê Marques. *Caminhar e cartografar: reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente*. 2024. 143 f. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2024.
- ROMÃO, Kauê Marques; FIORIN, Evandro. *Railway Heritage of the Samaritá station in São Vicente - SP*. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, [S. l.], v. 10, n. 78, seç. Artigos Completos, p. 31–44, 29 out. 2022.
- ROMÃO, Kauê Marques; FIORIN, Evandro; FRASCARELI, Marina Biazotto. *Samaritá: do espaço de destruição à reinvenção do lugar*. *Revista Rua*, Campinas, v. 29, p. 579–590, 2023.
- SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos: Polianterior Santista*. 1. ed. São Vicente: Editora Caudex, 1986. v. 1.
- SILVA, Agnes Soares da. *pops.pdf*. In: SEMINÁRIO DE PUERTO IGUAZU, 1998. *CONTAMINAÇÃO AMBIENTAL E EXPOSIÇÃO OCUPACIONAL E URBANA AO HEXACLOROBENZENO NA BAIXADA SANTISTA, SP, BRASIL* [...]. Puerto Iguazu: United Nations Environment Programme, 1998. p. 44. Disponível em: <https://acpo.org.br/arquivos/pagina-biblioteca/pops/pops.pdf>.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi de. *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- STALKER. Direção: Andrei Tarkovsky. Produção: Aleksandra Demidova. União Soviética: Goskino, 1979, (145 min). Legendado. (Ficção).

VALE, Marcia Regina Silva do. *Tempo, memória e oralidade: uma análise da população residente na área continental de São Vicente (litoral sul de São Paulo)*. 2008. 221 f. Tese (Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <https://repositorio.pucsp.br/jspui/handle/4001>.

ZANETTINI, Paulo Eduardo. *Calçada do Lorena: o caminho para o mar*. 1998. 145 f. Dissertação (Arqueologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.