



# CAMINHAR E CARTOGRAFIAR: O TERRITÓRIO E O PATRIMÔNIO DAS RUÍNAS FABRIS E FERROVIÁRIAS EM SÃO PAULO

Eixo Temático 1 - Fundamentos, processos de pesquisa e a temática patrimonial: modos de construção horizontais a partir da academia

Marina Biazotto Frascareli

Mestranda em Arquitetura e Urbanismo, UNESP, Brasil.  
mb.frascareli@unesp.br

Hélio Hirao

Professor Doutor, UNESP, Brasil.  
helio.hirao@unesp.br

Kauê Marques Romão

Mestrando em Arquitetura e Urbanismo, UFSC, Brasil.  
kaue.marques@posgrad.ufsc.br

\* A revisão do texto é de responsabilidade dos autores

## RESUMO

Este trabalho apresenta reflexões sobre o território e o patrimônio nas cidades contemporâneas através da atualização de práticas artísticas e urbanísticas errantes. Tem como objetivo revelar a importância da experiência urbana, tanto para educação dos arquitetos como para percepção espacial. Nesse sentido, apresenta duas experiências de interpretação das conformações urbanas, uma no interior e outra no litoral paulista: São Carlos-SP e São Vicente-SP. Uma maneira de contribuir para a leitura de territórios buscando discutir a ação do caminhar como estratégia metodológica capaz de promover uma nova forma de fazer-ver a cidade, bem como processo de subjetivação e construção de imaginários. Tal temática é relevante por adotar a transversalidade como forma de efetivar uma pesquisa inclusiva e participativa nas suas várias possibilidades de atuação. Como resultado coletamos imagens trabalhadas e apresentadas como cartografias do território, que compostas pela leitura singular a cada territorialidade possibilita a inserção de novos agentes em estruturas rizomáticas, em prol de uma construção horizontal acerca de processos de pesquisa patrimonial. É por estas experiências que se revelam os meandros e as particularidades dos municípios de São Carlos e São Vicente. A experiência do espaço, nos permite ver a cidade como múltipla, heterogênea e diversa, facilitando um encontro com o "Outro". Ao atravessarmos lugares marginais, somos acompanhados pelos habitantes e seus modos de habitar, ao se territorializar, desterritorializar e reterritorializar os antigos leitões férreos paulistas.

**Palavras-Chaves:** *Patrimônio; Cartografia; Ferrovia; São Carlos; São Vicente.*

## ABSTRACT

This work presents reflections on territory and heritage in contemporary cities through the updating of artistic and urban practices. Part of the desire is to reveal the importance of urban experience, both for the architect's education and for spatial perception. In this sense, it presents two experiences of interpretation of urban conformations, one inland and the other on the coast of São Paulo: São Carlos-SP e São Vicente-SP. A way to contribute to the Reading of territories seeking to discuss the action of walking as a methodological strategy capable of promoting a new way of making-see the city, as well as a subjectivation process and construction of imaginaries. This theme is relevant because it adopts transversality as a way of carrying out inclusive and participatory research in its various possibilities of action. As a result, we collected images worked and presented them as the cartography of the territory, which is composed of the unique reading of each territory that allows the insertion of new agents in rhizomatic structures, in favor of a horizontal construction of heritage research processes. It is through these experiences that the intricacies and particularities of the territories of São Carlos and São Vicente are revealed. The experience of space allows us to see the city as multiplicity, heterogeneity, and diversity, facilitating a meeting with the "Other". As we are accompanied by the inhabitants and their ways of living, they territorialize, deterritorialize, and reterritorialize along the trails.

**Keywords:** *Heritage; Cartography; Railway; São Carlos; São Vicente.*

## INTRODUÇÃO

Este artigo, recorte de duas pesquisas de mestrado iniciadas em 2022 e ainda em desenvolvimento, explora a história da implantação de ferrovias em diferentes cidades, no interior e litoral do Estado de São Paulo, Brasil. Tal como as consequências do desenvolvimento e desindustrialização decorrentes desse processo. São Carlos, cidade do interior paulista, experimentou grande crescimento econômico graças à produção de café impulsionada pela chegada da ferrovia em 1884. No entanto, a crise cafeeira na década de 1930 forçou a cidade a apoiar suas atividades no setor industrial, iniciadas pelos imigrantes. Atualmente, elas são a base da sua economia, mas a marginalidade é evidente ao longo do leito férreo. Já em São Vicente, cidade do litoral paulista, as duas ferrovias implantadas no município permitiram o desenvolvimento econômico e urbano durante o ciclo econômico do café entre as décadas de 1910 a 1930. Porém as transformações nos sistemas de transporte no decorrer do século XX, em concomitância com a crise do café, contribuíram para a deterioração da arquitetura ferroviária e a perda de referências do passado arquitetônico industrial.

São Carlos, foi fundada em 1857, período em que suas atividades foram ligadas à pecuária e à cana-de-açúcar, com a ascensão da produção cafeeira e consequente chegada da ferrovia em áreas adjacentes ao município, transformaram a paisagem da região. O período de 1930 a 1950 foi marcado pela crise cafeeira e estagnação da lavoura, o que levou São Carlos a se apoiar nas atividades industriais iniciadas pelos imigrantes. Atualmente, as indústrias são a base da economia da cidade, junto com a tradição universitária que reforça a imagem de "Capital da Tecnologia". Embora a ferrovia ainda tenha usos ativos e haja esforços para preservar o patrimônio histórico e cultural, a marginalidade é evidente ao longo do leito férreo (FRASCARELI; FIORIN; ROMÃO, 2022).

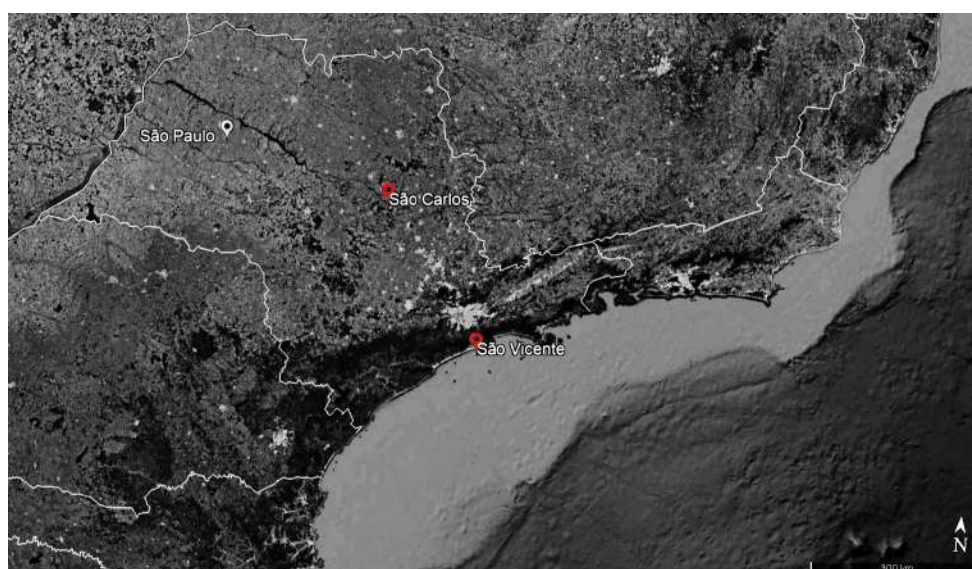
A importância das ferrovias na ocupação e desenvolvimento urbano de São Vicente, cidade que também foi palco do ciclo econômico da cultura cafeeira no estado de São Paulo, abrange as duas ferrovias que foram construídas para escoar as mercadorias do interior paulista até o porto de Santos, permitindo a ligação entre diversas cidades no litoral, e dando início a uma ocupação mais expressiva ao continente vicentino. No entanto, as transformações dos sistemas de transporte na cidade contribuíram para o processo de deterioração da arquitetura ferroviária e a perda de grande parte de suas referências do passado arquitetônico (ROMÃO; FIORIN, 2022).

A deterioração das duas áreas à margem dos trilhos e nas franjas da cidade, faz com que o acesso não se dê pela lógica convencional, propondo o caminhar como forma de leitura das áreas ferroviárias dos municípios. Apesar dos perigos, essas áreas configuram espaços de liberdade e libertinagem. Destacam a relevância da ferrovia para o desenvolvimento paulista, mas também revelam os impactos do declínio industrial e do abandono das estruturas ferroviárias estaduais (FIORIN, 2018).

O presente estudo utiliza o método da cartografia para mapear as ruínas fabris e ferroviárias, a fim de analisar a importância da ferrovia no desenvolvimento urbano e econômico, assim como as consequências da desindustrialização acelerada e do abandono das antigas construções ferroviárias. A pesquisa utiliza a cartografia inserida no processo do caminhar, uma ferramenta para registrar e compreender as mudanças paisagísticas. Tem como objetivo revelar a importância da experiência urbana, tanto para educação dos arquitetos como para percepção

especial. Assim, coincide com a proposta do eixo de *fundamentos dos processos de pesquisa do Congresso de Patrimônio Cultural - identidades e imaginários*. Tal temática é relevante por estabelecer debate sobre o território enquanto patrimônio e modos de construir conhecimento pautado em *metodologias inclusivas e horizontais*.

Figura 1: As territorialidades da desindustrialização ferroviária, as localidades de São Carlos e São Vicente no Estado de São Paulo, Brasil.



Fonte: Google Earth modificado pelos autores. 2023.

## O CAMINHAR E O CARTOGRAFAR COMO MODALIDADES DE PESQUISA

O procedimento metodológico adotado neste trabalho realiza práticas espaciais referenciadas de artistas da internacional situacionista (DEBORD, G. Teoria da deriva. In: JACQUES, 2003) na cidade moderna e se atualiza com a prática da transurbância (CARERI, 2017). Um modo de produzir conhecimento que estimula caminhar nos “territórios atuais”, nas áreas à mercê do tempo e, nas margens da cidade, de modo a reconhecê-los - um poderoso instrumento cognitivo-projetual. Caminhamos no território com um “olhar estrangeiro” (PEIXOTO, 1988), aquele capaz de “olhar como se fosse a primeira vez e viver a história original do lugar”. O caráter processual do caminhar por “espaços intermediários” soma-se ao conceito de cartografia, uma “experimentação ancorada no real” (DELEUZE; GUATTARI, 1997).

A fim de agasalhar tais questões utilizamos modalidades científicas inventivas e processuais, sendo elas: a) o caminhar como prática estética e b) as pistas do método da cartografia. Para investigar as espacialidades é necessário aplicar uma outra lógica de levantamento e análise, que através de um processo de habitação de um território (PASSOS; KASTRUP; TEDESCO, 2009) promove um encontro com os Outros (FOUCAULT, 2013). Quando investigamos territórios, subjetividade e paisagens existenciais incorporamos a transversalidade como diretriz metodológica (KASTRUP; PASSOS, 2013).

Dessa forma, busca compreender metodologias capazes de promover um reencontro com a cidade, possibilitando uma compreensão mais singular desses territórios ermos e de suas microterritorialidades fora dos dispositivos vigentes. E para além disso, adotar a

transversalidade como uma diretriz metodológica efetiva em conjunto com a participação e a inclusão social.

## A MODALIDADE AFIRMANDO O FAZER INVESTIGATIVO, PARTICIPATIVO E INCLUSIVO

As arquiteturas abandonadas, os equipamentos industriais ferroviários (outrora signos da riqueza da cultura cafeeira no interior e litoral paulista), bem como seus leitos férreos e a própria ausência ou substituição das edificações de relevância histórica, se constroem como lugares marginais. Ou seja, territórios residuais de um passado para além da memória oficializada, da museificação e da patrimonialização. Entendemos essa cidade como um lugar do “estranho” e, portanto, do diverso e do heterogêneo, uma cidade como lugar de acontecimentos singulares, evidenciando a possibilidade do encontro com outros tempos.

Desse modo, caminhamos no território com um “olhar estrangeiro” (PEIXOTO, 1988). Um indivíduo contemporâneo que liberta a paisagem da representação que se faz dela. Uma condição que nos permitiu afirmar um comportamento lúdico-constructivo por meio do caminhar como prática estética (CARERI, 2013). Essa chave de inteligência por meio do caminhar investigativo e peripatético supera a visita de campo e se apresenta, por si mesma, com características transgressoras na medida em que não vai de encontro ao objeto de estudo, mas se deixa levar pelo percurso e se constrói ao longo do caminho. No qual, o rumo pré-determinado da pesquisa de campo tradicional é atualizado pela experiência do sujeito que se lança no espaço avançando limites e indo de encontro aos medos que surgem ao adentrar em áreas desconhecidas (CARERI, 2013).

O caráter processual do caminhar por “espaços intermediários” soma-se ao conceito da cartografia (DELEUZE; GUATTARI, 1997). Para investigar as espacialidades é necessário aplicar uma outra lógica de levantamento e análise<sup>8</sup>, que através de um processo de habitação de um território, promove um encontro com o Outro. À medida que se habita um território existencial é compartilhado um espaço o qual sujeito e objeto se codeterminam. Tal ato cognitivo de base experimental não pode ser considerado desencarnado ou como exercício de abstração sobre a realidade, uma vez que há engajamento daquele em que se propõe ler e vivenciar o espaço, abandonando as formas rígidas, as regras fixas, e agora abertos a atenção flutuante (PASSOS; KASTRUP; TEDESCO, 2009).

Nesse sentido, é interessante considerarmos que o conceito de rizoma (DELEUZE; GUATTARI, 1995), derivado da botânica, vem de caule subterrâneo no todo ou em parte e de crescimento horizontal. Ao investigarmos o método cartográfico, o qual surge a partir do princípio rizomático, compreendemos que a produção da subjetividade ocorre de forma horizontal -

---

<sup>8</sup> O gesto do “vagar à toa” ou “andare zozzo” é resgatado pelo arquiteto italiano Francesco Careri, se relaciona com o sentido do errar, e do vagabundear do *flâneur* na Paris do século XIX. Está também associado aos conceitos da prática da deriva pelos artistas da internacional situacionista de Guy Debord na cidade moderna. Contudo, obtém novas camadas quando o arquiteto e professor italiano deixa a cidade de Roma na direção de zonas não urbanizadas. Nesse percurso, se depara com vazios, zonas arruinadas e lugares expostos ao tempo. A partir dessa nova conformação a prática do caminhar é atualizada pela modalidade da transurbância. Um modo de fazer que estimula o caminhar nos territórios atuais, nas áreas à mercê do tempo, nas margens da cidade, de modo a conhecê-los - um poderoso instrumento cognitivo-projetual (CARERI, 2017).



assim como a gramínea. É, portanto, um sistema acêntrico que acentua uma relação de lateralidade que faz circular a experiência e inclui a tudo e todos em um mesmo plano, sem hierarquias. Em outras palavras, rompe com o *modus operandi* do conhecimento rigoroso. Tal metodologia cultiva uma posição onde o pesquisador pesquisa “com” a experiência e não “sobre” a experiência. Assim, evitando armadilhas da posição, bastante comum nas pesquisas tradicionais hierarquizadas, do falar “sobre” ao invés do falar “com” (PASSOS; KASTRUP; TEDESCO, 2009).

Em concomitância com o conceito do Outro, quando investigamos territórios, subjetividade e paisagens existenciais incorporamos a transversalidade como diretriz metodológica (KASTRUP; PASSOS, 2013). Certificar a participação dos sujeitos na pesquisa cartográfica reforça o papel central do objeto e sua inclusão ativa na produção de conhecimento, o que interfere na realidade ao desestabilizar os modos de organização do conhecimento. Essa abordagem promove o protagonismo dos sujeitos envolvidos e gera uma intervenção significativa no processo de produção de conhecimento, ao reafirmar o sentido de pesquisa-intervenção (KASTRUP; PASSOS, 2013, p. 27). Assim, produz um (re)conhecimento urbano capaz de articular uma inteligência sobre o espaço, diante da busca de leitura e interpretação dos lugares à margem.

Uma prática nômade, que pode ainda servir para instigar alguns processos de ensino-aprendizagem na graduação em arquitetura e urbanismo, evidenciando alternativas metodológicas capazes de potencializar um reencontro com a cidade. Resultando uma compreensão mais singular desses territórios e de suas microterritorialidades fora dos dispositivos vigentes. Uma vez que adotada a transversalidade presente na metodologia cartográfica faz surgir a participação e a inclusão, contribuindo para um conhecimento horizontal.

## UMA CONSTRUÇÃO ACERCA DO (RE)CONHECIMENTO PATRIMONIAL

O conceito de patrimônio, é comumente associado as práticas de preservação e restauro considerando as características materiais iniciais da edificação e seu conjunto. Transformam centros históricos em cenários espetaculares a céu aberto e induz o usuário à observação e contemplação passiva do espaço ao ser privado de uma crítica devido a homogeneização das ambiências urbanas<sup>9</sup>, tornando difícil a tarefa de reconhecer a cidade como um constructo assimétrico e coletivo com diversas camadas. Contudo, a proposição de outro debate em uma diferente lente teórica é possibilitada ao compreender que a acumulação de tempo e objetos na cidade está para além da simples noção histórica e monumental, onde o patrimônio histórico é um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que mantém ligações com o seu passado comum, saberes e conhecimentos humanos (CHOAY, 2014).

A manifestação destes vestígios se dá pelo meio físico no qual a imagem é apresentada em um determinado tempo e lugar. Denominado também como obra de arte, é o produto e

---

<sup>9</sup> Ferrara (1988, p. 21) afirma que o ambiente é composto por um conjunto de sinais ou signos, como traços, tamanho, cor, textura e sons, que coexistem de forma paradoxal, simultaneamente juntos e dispersos, uma vez que não há convenção que os organize. Como consequência de tal padronização, temos como resultado a perda da identidade e diversidade cultural dos espaços, podendo levar à homogeneização das paisagens urbanas e à perda do senso de lugar.

testemunho da atuação humana, a exemplo de expressões arquitetônicas, tais como edificações, centros históricos e a própria paisagem (BRANDI, 2013). Assim, tomamos o conceito de patrimônio industrial aquele relacionado ou não com edifícios destinados à atividade produtiva, podendo ser pré-fabricados ou ao funcionamento de meios de transporte, como a ferrovia (KÜHL, 1998). Áreas industriais implicadas no desaparecimento e desuso da atividade ferroviária, relegada a descaracterizações e distanciamento do pertencimento ao local por seus usuários.

Deste modo, o meio de transporte pode ser considerado resultante do processo de industrialização, sendo intrínseco ao desenvolvimento do transporte ferroviário e da modificação da paisagem nas cidades do interior e litoral paulista. O crescente abandono, demolição e desvalorização de áreas industrializadas e de seus registros históricos e culturais, ocasiona em perda da qualidade destes espaços enquanto resquícios industriais. O cenário urbano torna-se cada vez mais genérico sem sua identidade geradora, mas que pode ser encaminhado para um processo de sincronismo entre os usuários do espaço com o seu território, compreendido também como patrimônio territorial (DALLABRIDA, 2020).

Como indica Ferrara (1988), as cidades se encontram em meio a pasteurização de suas formas urbanas, não havendo incorporação de diferenças e valorização do específico. Deste modo, a cidade que também pode ser considerada não-verbal, têm em seus signos a possibilidade de leituras outras ao ser decodificada. O aspecto industrial da aceleração do modo de vida urbano influenciou a sagacidade e a fragmentação de uma cidade simultânea, emergem outras dinâmicas, supera-se o projeto, a ordem e o ponto no mapa torna-se mancha. O espaço torna-se lugar ao superar o abstrato e inserir suas necessidades e desejos reais de uso (FERRARA, 1988, p. 14) pela reconquista do espaço pelo usuário, a reidentificação do passado no presente e da arquitetura onde o desejo possa morar, entre a relação do desejo dos outros e o estabelecimento de um lugar compatível com o imaginário urbano e o devir (NESBITT, 2013, p. 168). O espaço percebido, utilizado pelo Outro se transforma ao romper com características idealistas do espaço, pois não há mais distinção entre a arquitetura da cidade, a cidade da paisagem e a paisagem do território (FIORIN, 2022).

No entanto, para ler a cidade adotamos estratégias que nos permitam o afastamento da cidade comum, do cotidiano, do hábito à uma outra do estranhamento que nos permite ver, sentir e descobrir novas territorialidades. O estranhamento é fundamental para este processo, diferentes autores abordam um sujeito alheio a cidade, que a vê de outra maneira (BENJAMIN, 1989; MORAES FILHO, 1983; PEIXOTO, 1988; ROLNIK, 2014). A percepção urbana é um modo de reter e gerar informação sobre a cidade, ao decodificar o urbano, entender sua lógica rompendo com a homogeneidade. A imagem da cidade homogênea ao ser rompida, como uma membrana opaca para outras intelecções possíveis, faz surgir localidades e territórios na borda da cidade, prenhe de novos significados e consciência política ao permitir usos e encontros diversos (FIORIN, 2020). Agenciamentos possíveis pelas composições das relações sociais, do território e do desejo imaginário (HIRAO; ZAIA NOGUEIRA RAMOS; NUNES, 2022, p. 30).

Neste sentido, ocorre a sedimentação de novas camadas ao vasto repertório teórico sobre o patrimônio histórico-cultural, ao tensionar os seus limites e possibilidades para além da documentação e críticas sobre sua conservação, salvaguarda e restauro de bens selecionados. Usos possíveis para além da técnica, outras possibilidades de análise e percepção ao agasalhar

também o território. De acordo com Dallabrida (2020), o patrimônio territorial é fruto de "processos históricos de construção e reconstrução socioeconômica e cultural", sendo composto por elementos que foram herdados do passado, bem como outros que foram (re)construídos mais recentemente, e que constantemente se sobrepõem ao território. Abrange para além dos elementos edificados o todo territorial, como uma coevolução entre a natureza e a cultura (DALLABRIDA, 2020, p. 14).

Atrelado as camadas de sobreposição do território, Ferrara (1988), traz a noção de recuperação urbana que está relacionada ao redesenho da cidade, o qual permite visualizá-la como um constructo das interações entre sujeito e espaço. O redesenho, além de funcionar como uma justaposição e metáfora criativa do espaço, possibilita a criação de novas formas de utilização, gerando um jogo de sentidos e práticas que se desenvolvem a partir do acaso de usos possíveis, como resultado de uma cognição projetual obtida a partir de idas a campo. O território deixa de ser apenas um suporte para as atividades relacionadas ao patrimônio, passando a assumir esse papel como parte de si mesmo. É a combinação das atividades humanas ao longo do tempo, articuladas pela história singular de cada localidade, permite o reconhecimento do território como um sistema territorial que resulta das relações históricas entre o meio natural e a ação humana. Dessa forma, as lembranças dos usos anteriores são preservadas e o território é transformado em um platô, tornando-se adequado para novos usos e ocupações cambiantes.

## PRÁTICA E EXPERIMENTAÇÃO NO (RE)CONHECIMENTO PATRIMONIAL

As zonas ermas de sentido não se revelam facilmente, pois dependem do engajamento de intelecção do pesquisador, aqui trabalhada por meio da experiência fenomenológica, revelando-se pela linguagem da semiótica (PIGNATARI, 2004). Sendo assim, temos como resultado mosaicos e cartografias baseados na experiência multissensorial dessas paisagens à margem, na busca de uma atualização de um repertório investigativo dessas espacialidades urbanas entendidas como testemunhos dos acontecimentos e da sobreposição de tempos. A fim de cartografar as suas linhas de composição, incluindo a diversidade, heterogeneidade e a multiplicidade.

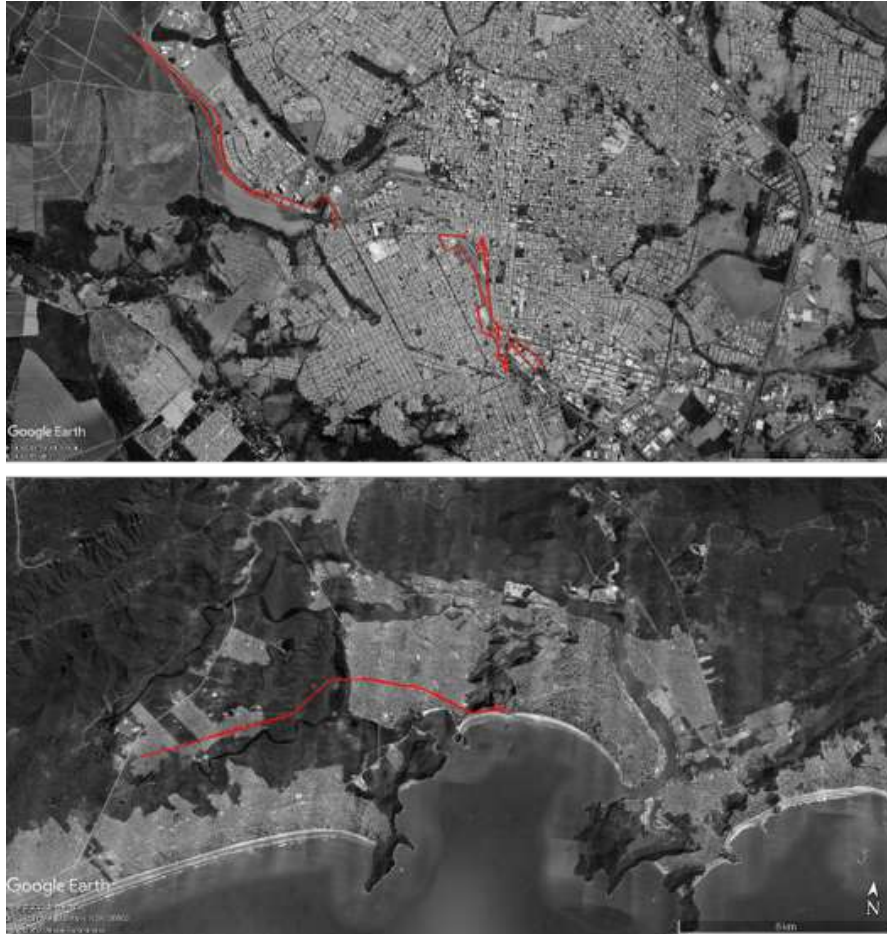
Partindo dessas premissas fomos à campo, engajados em cada qual trilhar seu caminho que é próprio para a construção do conhecimento. Balizados pela experiência do fazer que supera a imposição de um saber, um modo de construir repertório mais próximo às experiências vividas e dos desejos daqueles que habitam o espaço. Desvelando as nuances do terreno e os desafios do ensino-aprendizagem da arquitetura para o reconhecimento da cidade (HIRAO; CHAPARIM, 2019, p. 109).

Conforme explicado anteriormente, as práticas e experiências fazem parte de duas pesquisas mais amplas, em desenvolvimento no âmbito de mestrado. Tomam como linha condutora os antigos leitos férreos da Companhia Estrada de Ferro Rio Claro (CEFRC), em São Carlos (Figura 02), e a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) em São Vicente (Figura 03). Espaços entendidos como múltiplos e com grau libertários ao acaso da transgressão na contemporaneidade. Ao frequentarmos estes espaços encontramos modos concretos e singulares de expressão e assinatura no território. Durante o processo de habitar o campo nos deparamos com um universo plural de inscritos sobre os lugares à margem. Apelos que revelam, na desertificação



a vida e subjetividades pertencentes ao lugar. Sujeitos que engajados por uma outra ordem, possibilitam o reconhecimento do uso inventivo do espaço como é o caso das hortas, das jardineiras em vasos sanitários, ou até dos avisos pelo não descarte de entulho comum nas margens do trilho.

Figura 2: Percursos nas antigas linhas férreas na ordem em São Carlos e São Vicente.



Fonte: Google Earth modificado pelos autores. 2023.

Assim, é revelado um campo de visão para um mundo cheio de perenidade temporal, efêmero e estranhamente livre. Um nomadismo que atravessa o deserto de fluxos perenes, descortina a potência urbana que se deixa estrangular pelo consumo, reverenciando o valor estético da ruína. Através do campo ampliado se instaura uma atmosfera peculiar que tensiona o patrimônio permeado pelo tempo, um lugar em constante nuances que celebra a efemeridade e declara estético o valor do perecível. Um tecido urbano entrelaçado por edificações fabris que apresentam uma nova forma de sentido e inteligibilidade própria, provoca inquietações que desordenam a convenção estética e, até mesmo, a funcionalidade. Algumas dessas estruturas foram marcadas pelo vazio de um tempo que existiu, subvertida à outra lógica do capital. Ao questionarmos a integridade da matéria vem à tona a própria fragilidade e efemeridade do sujeito e do espaço, espetáculos da finitude.

Figura 4: Mosaicos dos espaços múltiplos e libertários, revelando modos concretos e singulares de expressão e assinatura. Na ordem o território são-carlense e o vicentino.



Fonte: Elaborado pelos autores. 2023

Espaços que tomam para si as ruínas edificadas como telas de uma galeria a céu aberto, crítica à recuperação urbana. Da renovação da antiga fábrica de tecidos “Tecedão” em uma *startup*, em São Carlos e da desolação da antiga linha férrea até a estetização da mobilidade urbana sobre o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), em São Vicente. No qual, se coadunam como efeitos similares em diferentes contextos urbanos a partir da construção e substituição da ferrovia, ao apresentar pontos em comum inversos à ordem vigente, contrários ao ritmo desenfreado do movimento de veículos, pessoas e da contaminação das imagens homogêneas, de um estranho olhar sem ver (JEUDY, 2005).

A paisagem e o espaço tornam-se um palimpsesto que, mediante as acumulações e substituições das ações de diferentes gerações se superpõem, sedimentam e se estratificam. Ocorre a recomposição da paisagem urbana. Um território de múltiplos tempos, é presente porque passado e futuro. Assim, o território, destituído dos aspectos utilitários e funcionais, privilegia os sentidos e os modos de expressão contidos nele (GUATTARI, 1996).

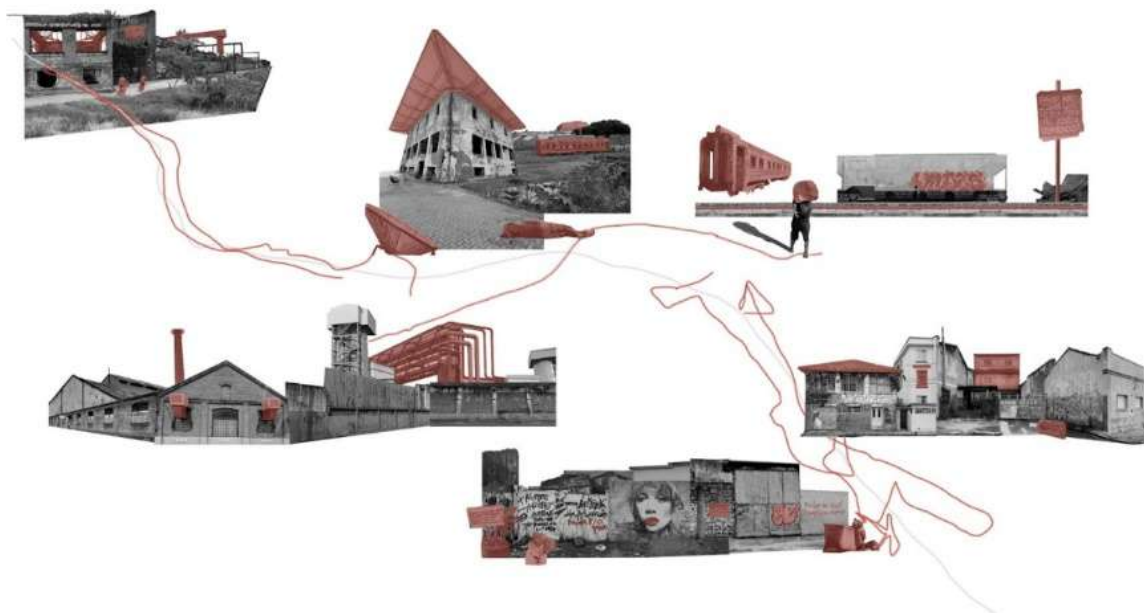
A experiência de cartografar um território faz-ver uma dimensão que vai além do reconhecimento das formas, mas remete aos vetores transversais que lhe dão consistência, ou seja, aos ritmos, as velocidades e as intensidades que configuram a dinâmica do espaço urbano<sup>10</sup>. A habitação de um território existencial se refere a uma abordagem que valoriza a disposição de composição em vez de normas técnicas. O trabalho é realizado em conjunto com os elementos e sujeitos envolvidos em sua transformação, sem visar a submissão ou o domínio do campo pesquisado. Trata-se de incluir as múltiplas maneiras de habitar e transformar as margens dos trilhos destes antigos leitos férreos decorrentes da desindustrialização ferroviária. A investigação agasalha os vestígios de vestimentas em dutos

<sup>10</sup> Imagens coletadas trabalhadas e apresentadas como cartografias do território: <https://youtu.be/DxtPgF1J4kE>

de água abaixo dos trilhos, ou também, da pequena construção de uma casa de madeira a partir de materiais de demolição. A esta vitalidade aproxima-se das relações rizomáticas para redesenhar uma realidade complexa, buscando a subtração da unidade como algo em comum.

Compreendemos os vetores transversais e um modo de expressão quando assumimos um molde de construir conhecimento que se distancia do modernismo, mas se aproxima da valorização das subjetividades (HIRAO; FIORIN, 2019). Nos atentando as casas de madeira, ora abrigo, ora contemplação dos pássaros, ora lúdica e recreativa para a brincadeira das crianças, a função pouco importa, ao entender os privilégios em observar outros sentidos e modos de expressão que são singulares a cada local.

Figura 5: Reconhecimento das ruínas fabris e ferroviárias: cartografia de redescobertas territoriais. Em vermelho os percursos e em cinza os trilhos do trem.



Fonte: Elaborado pelos autores. 2023

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A crise cafeeira que acometeu os dois municípios no interior e litoral paulista, na década de 1930, fez rumar à desindustrialização das antigas áreas ferroviárias e industriais no decorrer do século XX, devido a alteração do modal de transporte privilegiando a malha rodoviária em detrimento aos trilhos. Entretanto, tais modificações na paisagem e no território possibilitaram a aproximação de cartografias comuns aos diferentes leitos férreos, tomados por novos usos na contemporaneidade. Caminhos trilhados por percursos independentes e, despertando singularidades individuais, mas que quando compartilhados contribuíram para uma dimensão da construção de conhecimento conjunto sobre os territórios. Permitindo assim, reconhecer não somente os resquícios do edificado como patrimônio histórico-cultural, mas também os novos modos de fazer atrelados ao espaço, tal qual o conceito de patrimônio territorial.

Deste modo, compartilhou-se as experiências errantes ao utilizar a processualidade do caminhar e cartografar como leitura da cidade. Soma-se as experiências recentes desta prática



na academia em duas universidades brasileiras - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP) e Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) - aplicadas a uma leitura singular a cada território, mas que possibilitam a inserção de novos agentes através das estruturas rizomáticas em uma construção horizontal acerca de processos de pesquisa patrimonial. É por estas experiências que se revelam os meandros e as particularidades dos territórios de São Carlos e São Vicente. A experiência do espaço, nos permite ver a cidade como multiplicidade, heterogeneidade e diversidade, facilitando um encontro com os "Outros". Ao atravessarmos lugares marginais, somos acompanhados pelos habitantes e seus modos de habitar, ao se territorializar, desterritorializar e reterritorializar pelos trilhos.

A metodologia experimental desenvolve relações mais inclusivas e horizontais na construção do conhecimento patrimonial. Onde a cartografia, por sua vez, aposta num plano que reúne lado a lado a diversidade de vetores heterogêneos imbricados na pesquisa e nos oferece o resgate do uso do lugar ao liberar o olhar passivo e nostálgico sobre o patrimônio, a conservação e o restauro. Trata-se de incluir as múltiplas linhas rizomáticas para emergir a complexa realidade presente nesta outra concepção de território. Uma tessitura acêntrica que inclui o Outro e se mantém aberta, procedimento que permite uma aproximação com a realidade transitória dos espaços, em conjunto com a sua apreensão e cognição. Agasalhando as novas redescobertas cambiantes por entre os trilhos e seus espaços à margem.

Propõe-se uma nova abordagem para aprimorar a discussão sobre patrimônio histórico, que inclui a experimentação do território através de outras perspectivas que transcendem a arquitetura, o centro e as paisagens históricas da cidade. Essa abordagem tem o objetivo de tornar os habitantes sujeitos ativos, em vez de observadores passivos, a fim de fornecer uma perspectiva mais participativa e envolvente sobre o patrimônio.

A estas novas localidades, apesar de antigas, soma-se a possibilidade da sobreposição dos múltiplos, dos diversos usos e do redesenho da cidade em conjunto à participação dos seus habitantes e suas intervenções. Uma efetivação da leitura urbana como produção compartilhada pelos saberes comuns. Nos espaços atravessados, percebemos a ideia de uma arquitetura sem determinação, um outro modo de fazer e ver a cidade e o urbano.

## REFERÊNCIAS

- BENJAMIN, W. *Obras Escolhidas III. Um Lírico do Auge do Capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BRANDI, C. *Teoria da Restauração*. 4. ed. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2013.
- CARERI, F. *Caminhar e Parar*. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.
- CHOAY, F. *Alegoria do patrimônio*. Lisboa: Edições 70, 2014.
- DALLABRIDA, V. R. Patrimônio Territorial: abordagens teóricas e indicativos metodológicos para estudos territoriais. *Desenvolvimento em Questão*, v. 18, n. 52, p. 12–32, 24 jul. 2020.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 1*. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995. v. 1

- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 5**. 1. ed. São Paulo: Ed. 34, 1997. v. 5
- FERRARA, L. D. **Ver a cidade: cidade, imagem, leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.
- FIORIN, E. **Cidades do Noroeste Paulista: patrimônio e marginalidade ao longo dos antigos leitos férreos**. 1. ed. Tupã: Editora ANAP, 2018.
- FIORIN, E. **Caminhar como Estrangeiro em Terras de Descobrimientos: Processos de Percepção da Arquitetura e Urbanismo Contemporâneos**. 1. ed. Tupã: ANAP, 2020.
- FIORIN, E. **Nômades: as práticas errantes no ensino, na pesquisa e na extensão em arquitetura e urbanismo – por um (re) conhecimento urbano**. p. 20, 2022.
- FOUCAULT, M. **O corpo utópico, As heterotopias**. São Paulo: n-1 Edições, 2013.
- FRASCARELI, M. B.; FIORIN, E.; ROMÃO, K. M. São Carlos: da formação urbana à chegada da ferrovia. p. 458–472, 2022.
- GUATTARI, F. **A restauração da Paisagem Urbana**. São Paulo: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1996. v. 24
- HIRAO, H.; CHAPARIM, M. A. S. Deriva, cartografia e intervenção. **RUA**, v. 25, n. 2, p. 551–569, 21 nov. 2019.
- HIRAO, H.; ZAIA NOGUEIRA RAMOS, A.; NUNES, J. ENSINO DE PROJETO HABITANDO OS TERRITÓRIOS HABITADOS: DERIVA E CARTOGRAFIA. **Revista Projetar - Projeto e Percepção do Ambiente**, v. 7, n. 1, p. 25–32, 30 jan. 2022.
- JACQUES, P. B. **Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
- JEUDY, H. P. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.
- KASTRUP, V.; PASSOS, E. Cartografar é traçar um plano comum. **Fractal : Revista de Psicologia**, v. 25, n. 2, p. 263–280, ago. 2013.
- KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.
- MORAES FILHO, E. DE. **Simmel - Sociologia**. São Paulo: Ática, 1983. v. 34
- NESBITT, K. **Uma Nova Agenda para Arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2013.
- PASSOS, E.; KASTRUP, V.; TEDESCO, S. **Pistas do método da cartografia**. Porto Alegre [Brasil]: Editora Sulina, 2009.
- PEIXOTO, N. B. **O olhar do estrangeiro**. [s.l.: s.n.]. v. 11
- PIGNATARI, D. **Semiótica da arte e da arquitetura**. 3. ed. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.
- ROLNIK, S. **Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo**. 2a edição ed. Porto Alegre, RS: Ed. UFRGS, 2014.
- ROMÃO, K. M.; FIORIN, E. Railway Heritage of the Samaritá station in São Vicente - SP. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 10, n. 78, p. 31-44, 29 out. 2022.



Catálogo na Publicação  
Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

---

C749 Congresso Patrimônio Cultural: identidades e imaginário (2023 : São Carlos, SP)  
Anais do Congresso Patrimônio Cultural: identidades e imaginário, 08 a 10 de maio de 2023 / editores: Paulo César Castral... [et al.]. – São Carlos-SP: IAU/USP, 2023.  
463 p

ISBN: 978-65-86810-65-3

1. Arquitetura. 2. Patrimônio cultural. 3. Patrimônio arquitetônico. 4. Urbanismo. 5. Pesquisa. I. Castral, Paulo César, ed. II. Título.

CDD 720.63

---