



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Kauê Marques Romão

**Caminhar e cartografar:
reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente**

Florianópolis
2024

Kauê Marques Romão

**Caminhar e cartografar:
reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Karine Daufenbach, Dra.

Florianópolis

2024

Romão, Kauê Marques

Caminhar e cartografar: :reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente / Kauê Marques Romão ; orientadora, Karine Daufenbach, 2024.

143 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Ferrovia. 3. São Vicente. 4. Patrimônio. 5. Cartografia. I. Daufenbach, Karine. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Kauê Marques Romão

**Caminhar e cartografar:
reconhecimento das ruínas pós-industriais da antiga ferrovia em São Vicente**

O presente trabalho em nível de Mestrado foi avaliado e aprovado, em 15 de fevereiro de 2024, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Profa. Alicia Norma González de Castells, Dra.
Universidade Federal de Santa Catarina

Profa. Sandra Maria Correia Favero, Dra.
Universidade do Estado de Santa Catarina

Prof. Hélio Hirao, Dr.
Universidade Estadual Paulista

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Insira neste espaço a
assinatura digital

Prof. Maíra Longhinotti Felipe, Dra.
Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Insira neste espaço a
assinatura digital

Profa. Karine Daufenbach, Dra.
Orientadora

Florianópolis, 2024.

AGRADECIMENTOS

Ao apoio incondicional de minha mãe, cujo suporte contínuo foi fundamental para a minha trajetória acadêmica.

A minha companheira Camila Moreno, cuja paciência, atenção, preocupação e parceria foram fundamentais para a conclusão deste trabalho.

Ao Jamerson “James” Ferro, um grande amigo que me fez trilhar outros caminhos diferentes daqueles que eu estava acostumado ao longo do desenvolvimento desta pesquisa.

À Marina Biazotto Frascareli, cujo acolhimento, cordialidade e gentileza foram essenciais, proporcionando um ambiente de confiança onde pude compartilhar uma infinidade de reflexões e considerações durante o desenvolvimento desta pesquisa.

Agradeço também às colegas que se tornaram amigas durante o mestrado, com quem tive a oportunidade de conviver tanto no âmbito acadêmico quanto em momentos fora da universidade: Camila Tuyama, Renata Bogó e Vanessa Helena.

Imensamente aos professores Alicia Castells, Hélio Hirao e Sandra Favero, por sua presença tanto na minha banca de qualificação quanto na banca de defesa, e pelas valiosas contribuições que ofereceram.

De forma especial, dirijo meu agradecimento à minha orientadora, Karine Daufenbach, pela orientação e assistência prestadas quando mais precisei, bem como pelo seu excelente senso de humor e contribuições valiosas para a elaboração deste trabalho. Meus sinceros agradecimentos.

Caminhar é não ter um lugar (De Certeau, 1998, p. 183)

RESUMO

A cidade de São Vicente, no litoral paulista, passou por transformações econômicas e urbanas e recebeu durante o ciclo do café a implantação de duas linhas ferroviárias em seu território no século XX. A partir da implantação da ferrovia, foram construídas oito estações ferroviárias na serra e na planície continental da cidade, sendo a primeira, Samaritá, pertencente ao ramal Mairinque-Santos, da Estrada de Ferro Sorocabana. A partir da pesquisa em acervos por meio de livros, artigos, mapas e imagens foi possível compreender a implantação do leito férreo na região continental da cidade, local onde surgiram novos agrupamentos urbanos derivados dos caminhos da estrada de ferro. Contudo, o município passou por uma subsequente desindustrialização ferroviária no início do século XXI. Existem resquícios urbanos pelo abandono do leito férreo. A paisagem da cidade, ao passar pelas transformações advindas da ferrovia, voltou a se transformar em uma paisagem de caráter pós-industrial. Diante da importância histórica e do quadro atual da mesma, a pesquisa tem por objetivo fazer um levantamento do patrimônio ferroviário remanescente, de maneira a construir uma leitura estética da paisagem e da análise das paisagens pós-industriais encontradas no decorrer do objeto na área continental de São Vicente, através de um entendimento sobre o apogeu e a decadência do patrimônio ferroviário e industrial da cidade. Assim, compreender essa malha ferroviária e industrial, de tamanha importância histórica e cujos registros estão se perdendo, junto com o patrimônio de fato, feito através de uma leitura de seu território, revelado principalmente pelo caminhar pela ferrovia e pelo uso do método cartográfico que possibilita o registro do encontro com Outros – habitantes do leito ferroviário. Nesse sentido, a pesquisa desenvolve reflexões entre a desindustrialização e os usos possíveis por aqueles que habitam os espaços que foram abandonados pela ferrovia. Como resultado dos encontros das caminhadas, foram registradas as diversas formas de ocupar e habitar o território à margem dos trilhos em expressões cartográficas, ao relacionar a perda da memória ferroviária e das relações emergentes entre os novos usuários do espaço e da ferrovia desativada em meio a cidade contemporânea.

Palavras-chave: Ferrovia; São Vicente; Patrimônio; Cartografia; Caminhar.

ABSTRACT

The city of São Vicente, on the coast of São Paulo, underwent economic and urban transformations and, during the coffee cycle, two railroad lines were built through its territory in the 20th century. Eight railroad stations were built in the hills and on the city's continental plain, the first of which, Samaritá, belonged to the Mairinque-Santos branch of the Sorocabana Railroad. From researching collections of books, articles, maps and images, it was possible to understand the establishment of the railroad bed in the city's mainland region, where new urban groupings emerged as a result of the railroad tracks. However, the municipality went through a subsequent railway deindustrialization at the beginning of the 21st century. There are urban remnants from the abandonment of the railway bed. The city's landscape, as it underwent the transformations brought about by the railroad, was once again transformed into a post-industrial landscape. In view of its historical importance and current situation, the aim of this research is to survey the remaining railway heritage in order to construct an aesthetic reading of the landscape and an analysis of the post-industrial landscapes found throughout the object in the mainland area of São Vicente, through an understanding of the heyday and decline of the city's railway and industrial heritage. Thus, understanding this railroad and industrial network, of such historical importance and whose records are being lost, along with the actual heritage, is done through a reading of its territory, revealed mainly by walking along the railroad and by using the cartographic method that makes it possible to record the encounter with Others - inhabitants of the railroad bed. In this sense, the research develops reflections between deindustrialization and the possible uses by those who inhabit the spaces that were abandoned by the railroad. As a result of the walking encounters, the various ways of occupying and inhabiting the territory on the edge of the tracks were recorded in cartographic expressions, relating the loss of railroad memory and the emerging relationships between the new users of the space and the deactivated railroad in the midst of the contemporary city.

Keywords: Railroad; São Vicente; Heritage; Cartography; Walk.

SUMÁRIO

SOBRE O CAMINHANTE E OS CAMINHOS PERCORRIDOS	10
INTRODUÇÃO	13
1 NARRATIVAS: ENTRE A TRILHA E OS TRILHOS	18
1.1 A ERRÂNCIA E O TERRITÓRIO	18
1.2 DA TRILHA TUPINIQUIM AO TRANSPORTE SOBRE OS TRILHOS	25
1.3 OS TRILHOS DO TREM E O CRESCIMENTO ECONÔMICO	37
1.3.1 THE SÃO PAULO RAILWAY CO.....	37
1.3.2 SOUTHERN SÃO PAULO RAILWAY	44
1.4 O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DA RMBS	54
2 TERRITÓRIOS, MAPEAMENTOS E CARTOGRAFIAS.....	62
2.1 A CIÊNCIA CARTOGRÁFICA	62
2.2 A VIRADA ESPACIAL: UMA OUTRA DIMENSÃO DO ESPAÇO-TEMPO.....	67
2.3 A FILOSOFIA RIZOMÁTICA E A CARTOGRAFIA SUBJETIVA	70
3 TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM E FERROVIA	74
3.1 O LEITO FÉRREO CONTINENTAL E A PAISAGEM URBANA	74
3.2 A PAISAGEM PÓS-INDUSTRIAL	84
3.3 O DEBACLE FERROVIÁRIO E A FALTA DE UMA POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO	86
3.4 A POTÊNCIA DO ABANDONO	89
3.5 SAMA: DO ESPAÇO DESTRUÍDO AO LUGAR REINVENTADO	96
3.5.1 PRIMEIRA CAMINHADA	98
3.5.2 SEGUNDA CAMINHADA	106
3.5.3 TERCEIRA CAMINHADA.....	110
3.5.4 QUARTA CAMINHADA.....	114
3.5.5 QUINTA CAMINHADA	118
3.5.6 SEXTA CAMINHADA.....	123
3.5.7 SÉTIMA CAMINHADA	127
3.6 REDESCOBERTAS TERRITORIAIS.....	133
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	136

SOBRE O CAMINHANTE E OS CAMINHOS PERCORRIDOS

O caminhante, autor deste texto, é um jovem cartógrafo-pesquisador. Curioso. Fiz uso das ruas da cidade de São Vicente, no litoral do estado de São Paulo, a paisagem de minha travessia. O percurso da caminhada na periferia da cidade, em Samaritá, foram os trilhos de uma antiga linha ferroviária, a esse tempo já desativada. Enquanto criança, eu ouvia os apitos dos trens, o estrondoso ranger de suas rodas e o chacoalhar dos vagões provenientes da estação ferroviária que leva o nome do bairro.

A dinâmica urbana durante a atividade dos trilhos era outra, a fila dos vagões em um desfile impedia o meu deslocamento para a escola. Era como se fossem muros rodantes que bloqueavam o acesso, a liberdade e o deslocamento nas ruas da cidade. Contudo, esses mesmos trilhos influenciaram a construção desta pesquisa. Eu pouco sabia ou suspeitava que esse leito ferroviário possuía um enredo. Uma história que seria aprendida por mim em livros e em outras pesquisas, mas também caminhando por ele. Ao ter minhas histórias como pano de fundo para este texto – de caráter introdutório ou ainda um caminho para a introdução, busco aqui retratar esse espaço que para mim é tão familiar. Como poderia olhar essa paisagem com outros olhos? Como caminharia no espaço já cotidiano? Como iria compreender a cidade à minha volta pelas explorações em que meus pés já caminharam?

A experiência do caminhar, aprendida nos primeiros passos de nossas vidas até o completo desenvolvimento das atividades cognitivas, motoras e sensoriais do ser humano, possibilita a interpretação da paisagem que nos rodeia. Nos deslocamentos, além dos aspectos cognitivos do andar a pé, podem ser somados os elementos da subjetividade. Cada corpo que caminha – e incluo aqui o meu corpo masculino – possui histórias e afetos, podendo perceber e representar as paisagens do seu caminho.

Após um longo hiato dos trajetos até a escola, meu corpo voltou a caminhar – como procedimento metodológico nesta dissertação de mestrado – na parte continental vicentina, onde se instalou a segunda ferrovia da cidade. A linha férrea se fez presente em minha paisagem cotidiana e de meu imaginário, durante os últimos anos de sua atividade até o contemporâneo processo de desativação. A minha proximidade afetiva com esse lugar tornou-se um exercício de estranhamento a partir do lento processo de seu desmantelamento e ruína. Apesar disso, outros corpos

caminharam sobre esse mesmo território em um tempo anterior às ruínas ferroviárias. Eram nômades. Personagens do tempo presente, eles constituíram caminhos em São Vicente onde a ferrovia atravessou. O caminho por eles percorrido, me estimulou a tornar-me andarilho em uma cidade já sedentária. Assim, outros caminhos foram encontrados, causando movimentos.

Para Francesco Careri, no ato do caminhar há a “busca da cidade nômade escondida dentro da cidade sedentária” (2013, p. 13); nas palavras de Gilles Deleuze e Félix Guattari (1997) a ideia do pensamento nômade, ou de uma ciência nômade depende de um sujeito que se desterritorializa, aquele que caminha e que possui como campo de ação o próprio território. Deste modo, retorno ao meu próprio território – o vicentino – e faço da ferrovia em Samaritá um lugar desterritorializado. De tal modo, ocorre a possibilidade da leitura deste espaço como fruto da relação entre o nômade e o sedentário. Pois, “o espaço liso e o espaço estriado configuram estes mesmos espaços de sobreposições, sucessões e misturas” (Deleuze; Guattari, 1997, p. 157) entre espaços e caminhos. De igual modo ao caminho feito pelos indígenas, que se sucederam e se misturaram a outros tantos caminhos no litoral paulista.

A ferrovia desativada, espaço sem determinação, será contextualizada neste trabalho como fruto do nômade, do singular que se desenrola, em um espaço “agenciador do devir” (Deleuze; Guattari, 1997, p. 41). Há, então, nas entranhas urbanas, espaços que podem ser lidos como lisos. Em contraponto, existe o espaço estriado que é constituído por barreiras, métricas e por uma racionalidade que traz à tona uma dificuldade de imaginar as potências que emanam do próprio território. O espaço sedentário é local do impessoal, do distanciamento. É o espaço da cidade que se fez o primeiro passo para minhas caminhadas nesta pesquisa. A cidade e suas contradições espaciais fomentaram um aprendizado que me fizeram apreciar as paisagens no antigo leito férreo. O local impessoal, do vazio urbano ocasionado pelo abandono da ferrovia se fez próximo a mim a partir da presença da ausência das atividades ferroviárias, força motriz para iniciar o movimento-ação sobre esse antigo patrimônio e a sua marginalidade urbana, sobretudo política.

O perambular à margem da cidade e atravessar Samaritá costurou as tessituras lisas e estriadas do território vicentino. A objetividade da desativação da ferrovia cedeu lugar aos aspectos subjetivos em seu território. Fez criar cartografias subjetivas que permitem a passagem e transformação de um espaço ao outro (Deleuze; Guattari, 1997, p. 166). Se coadunam às minhas histórias e afetos, as outras

histórias apreendidas em “um tal sistema que poderia ser chamado de rizoma” (Deleuze; Guattari, 1995, p. 14). Ocorreram conexões rizomáticas que se deram no trajeto por entre a linha ferroviária, em seus espaços à margem dos trilhos e em suas paradas, assim como os caminhos percorridos que foram tratados e conectados neste breve texto.

INTRODUÇÃO

São Vicente, cidade que integra a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) no estado de São Paulo, foi palco do ciclo econômico da cultura cafeeira. Abrigou duas ferrovias que cortavam o município para o escoamento das mercadorias oriundas do interior paulista até o porto de Santos. A primeira ferrovia que atravessou o litoral se deu pelo ramal Santos-Juquiá, com sua construção iniciada em 1910 pela Southern São Paulo Railway (SSPR), sendo o primeiro leito férreo que atravessou o município, possibilitando a ligação entre as cidades de Santos, São Vicente e Itanhaém ao Vale do Ribeira.

A segunda ligação ferroviária, entre o interior do estado e o litoral sul, se deu pelo ramal Mairinque-Santos construído pela empresa Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), inaugurada em 1937. Essa linha férrea iria alterar por completo o desenvolvimento urbano da cidade, anteriormente restrita ao perímetro insular. Esse ramal deu início a uma ocupação mais expressiva ao continente vicentino, ao induzir novos abairramentos, sendo o primeiro deles Samaritá na década de 1930.

Entretanto, o transporte ferroviário, apesar de ser um elemento gerador do processo de ocupação da área continental de São Vicente, sofreu alterações devido às sucessivas mudanças na administração dos trilhos e da substituição do modal ferroviário para o rodoviário e das mudanças no padrão de acumulação do capital que desprivilegiou a ferrovia e de sua função de escoamento ao porto santista. Bem como, no surgimento das novas rotas para descida do planalto, as rodovias Anchieta, Imigrantes e da construção da rodovia Padre Manoel da Nóbrega que cortava o continente vicentino facilitando o deslocamento para outras localidades da região; da construção de uma ponte rodoviária ao lado da ponte ferroviária preexistente que ligava o continente à ilha, sendo estes processos ocorridos durante o século XX.

O primeiro agrupamento urbano, Samaritá, permitiu a territorialização de seus habitantes no continente e uma participação do município na história do processo de industrialização do estado de São Paulo; contudo, as transformações dos sistemas de transporte na cidade, possivelmente contribuíram para o processo de deterioração da arquitetura ferroviária, com perda de grande parte de suas referências do passado arquitetônico devido à dificuldade de preservação dos bens remanescentes do processo de industrialização tardio. 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 nesta 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, neste caso a ferrovia se ressignifica por outros elementos.

Nesse contexto, o acesso a essas áreas deterioradas, à margem dos trilhos e nas franjas da cidade não se dá pela lógica convencional. Nessas localidades ermas somos impossibilitados de transitar por qualquer outra maneira que não seja pelo caminhar, além do sentido de deslocamento, de estranheza, que essas localidades incitam. Uma prática estética que acionamos como modalidade de pesquisa que nos possibilitará uma compreensão desse território. Além dos perigos a serem enfrentados e as leis próprias que permeiam o seu habitar, esses lugares à margem dos antigos trilhos, hoje configuram espaços de liberdade e libertinagem.

Nesse sentido, esse trabalho se propõe construir uma análise das áreas deterioradas do antigo leito férreo, sobretudo, os arredores da antiga estação Samaritá, com o objetivo de promover uma outra leitura do território, a ser revelada pelo caminhar como prática estética pelos antigos trilhos, por meio do método cartográfico, que possibilita o registro do lugar e o encontro com os Outros que perambulam pela antiga ferrovia.

O objetivo do trabalho visa uma leitura estética da paisagem, da análise das paisagens pós-industriais encontradas no decorrer da ferrovia na área continental de São Vicente. A área do recorte para se fazer valer da apreensão e leitura estética da paisagem são os antigos trilhos da linha ferroviária desativada Estrada de Ferro Sorocabana, do Km 19 implantado no continente vicentino, que fez parte do ramal Mairinque-Santos. Busca-se evidenciar as solicitações do terreno, o levantamento do patrimônio ferroviário, a atmosfera do lugar, as diferentes intervenções na paisagem e encontros casuais com o Outro, inerente ao processo da caminhada no meio urbano e de sua cartografia.

A partir da percepção da paisagem pós-industrial busca-se cartografar os trajetos percorridos feitos pelo caminhar, fazendo assim, registros materiais a compor as análises estéticas da paisagem pós-industrial. Deste modo, o trabalho busca construir algumas cartografias subjetivas do antigo patrimônio ferroviário e industrial e de seus remanescentes no complexo ferroviário de Samaritá; evidenciar a relação do caminhar com o território preexistente e daquele visitado e, da importância desta prática como uma leitura estética da paisagem urbana; das narrativas com o Outro e das novas relações com o lugar habitado; das relações e apropriações socioespaciais no meio urbano ao longo do antigo trilho desativado para fazer-ver novas possibilidades de sua ocupação e novas formas de percepção desta paisagem cartografada.

A presente dissertação utiliza uma revisão bibliográfica que inclui pesquisa em acervos com acesso a fontes primárias como livros, artigos, mapas e imagens. Utiliza do método da cartografia subjetiva e de sua compreensão prática do espaço para mapear o antigo leito férreo de São Vicente, suas ruínas ferroviárias e as conversas informais nos encontros no decorrer dos trilhos ferroviários.

A pesquisa faz uso da cartografia subjetiva inserida no processo do caminhar, como uma ferramenta para registrar e compreender as mudanças estéticas da paisagem, bem como evidenciar as espacialidades, as ações humanas que buscam reconhecer o outro e a cidade.

Como registro utilizado para a produção destas cartografias, foram feitas anotações das idas a campo, registros fotográficos da paisagem visitada ao longo das caminhadas e a gravação das rotas em GPS para uma espacialização dos trajetos percorridos. Sendo assim, temos como método, vagar pelas paisagens pós-industriais e suas zonas abandonadas à procura de sentidos, subjetividades e vestígios da cultura deste espaço.

Para a representação das cartografias subjetivas, foi utilizado a fotomontagem a partir das fotografias e registros autorais para imaginar as paisagens pós-industriais à margem dos trilhos.

A dissertação está estruturada basicamente em 3 capítulos, que abordam as questões estabelecidas nos objetivos do trabalho.

O primeiro capítulo “NARRATIVAS: ENTRE A TRILHA E OS TRILHOS” traz uma revisão bibliográfica acerca do uso do caminhar, anterior à colonização do território vicentino. Relaciona a caminhada utilizada pelo povo originário Guarani e do

caminho construído por eles – o Peabiru – com a leitura e apreensão do território material e subjetivo. A partir da fundação da Capitania de São Vicente, o caminho foi explorado pela colonização portuguesa, assim, se faz uma síntese da história da vila de São Vicente e dos caminhos criados a partir do uso do Caminho do Peabiru, posteriormente denominado Trilha dos Tupiniquins, tendo em vista a exploração do território a ser colonizado. Trata da importância da chegada da ferrovia na Província de São Paulo almejando a chegada do trem no porto da cidade de Santos, ocasionando a implantação dos trilhos na área insular da Ilha de São Vicente e, posteriormente na porção continental da cidade vicentina – a saber, a Southern São Paulo Railway (SSPR) e a Estrada de Ferro Mairinque Santos (EFS). Ademais, apresenta o processo de modernização urbana e industrial, evidenciando a influência e consequência dos trilhos implantados, ocorrido durante o século XX na Região Metropolitana da Baixada Santista.

O segundo capítulo “TERRITÓRIOS, MAPEAMENTOS E CARTOGRAFIAS” oferece os variados conceitos sobre cartografia. Baseia-se em uma revisão bibliográfica narrativa para decorrer sobre as mudanças da noção do cartografar; o uso da cartografia com base na ciência cartográfica para a mensuração, representação, controle e conquista do território cartografado. Apresenta a discussão crítica pós-moderna derivada do uso da cartografia na ciência cartográfica em diferentes possibilidades de mapeamento sobre determinado território; a noção de rizoma e da cartografia subjetiva. Ao fim, como uma possível solução à crítica estabelecida sobre este conceito na pós-modernidade é apresentada a cartografia subjetiva como metodologia para pesquisas qualitativas, prática metodológica utilizada nesta pesquisa.

O terceiro capítulo “TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM E FERROVIA” aborda as transformações que ocorreram do final do século XX ao início do XXI na área continental da cidade de São Vicente em decorrência da desativação do transporte ferroviário, transformando novamente a paisagem do continente vicentino. O debacle ferroviário possibilitou a emergência de usos no leito férreo a partir do desaparecimento do modal, assim é discutida as possibilidades de se evidenciar a potência emergida do abandono da ferrovia através do uso da prática cartográfica e da caminhada. Deste modo, ao ter na caminhada nas margens dos trilhos em Samaritá uma prática estética, é possível representar o lugar reinventado à sua maneira sob a lente cartográfica subjetiva e da percepção da paisagem pós-industrial

ao caminhar. Ao fim do capítulo, uma reflexão sobre as territorialidades que foram descobertas no decorrer das caminhadas, criando uma percepção do território e sua representação estética pós-industrial, possibilitada pela coadunação do caminhar, da cartografia subjetiva e da colagem, sendo resultado da expressão dos usos previamente cartografados desdobrando-se em redescobertas de um mesmo território.

1 NARRATIVAS: ENTRE A TRILHA E OS TRILHOS

1.1 A ERRÂNCIA E O TERRITÓRIO

Começarei por dialogar sobre o percurso de uma rota milenar e transcontinental criada na época pré-colombiana que atravessava a América do Sul. Esse trajeto ligava o oceano Atlântico ao Pacífico e era utilizado como travessia que perpassava os estados brasileiros de Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Mato Grosso, além de Paraguai, Bolívia e Peru (Colavite, 2006, p. 16).

Uma das trilhas indígenas conhecidas é o Caminho do Peabiru - a tradução da língua tupi “pe” – caminho e “abiru” – gramado amassado - ou Trilha dos Tupiniquins – nome dado pelos colonizadores, ligava o interior do continente sul-americano ao litoral brasileiro, dos Andes ao Oceano Atlântico, especificamente na altura da Capitania de São Vicente. Posteriormente a mesma trilha possuiu outras ramificações ao conectar o sudeste ao sul do país. O Caminho do Peabiru, era uma das diversas denominações¹ que foram adotadas de acordo com a região por onde esse caminho atravessou, sendo o resultante do processo de ocupação dos povos indígenas em diferentes regiões, o qual apresentava um ramal principal e diversas ramificações secundárias que levavam até o caminho principal. Esse caminhar preexistente serviu como método de exploração do território, sendo intrínseco ao modo de vida dos povos originários que habitavam o território preexistente. Ao propor um recorte geográfico e temporal para a prática caminhante, é possível traçar sendas e caminhos dos quais se cruzam a rota ancestral e suas práticas; e das modificações dispostas no território colonizado que foi também modificado no decorrer dos últimos séculos.

Os percursos destas caminhadas indígenas para um novo lugar 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 (2013, p. 51):

O caminhar produz lugares. Antes do neolítico, e, assim, antes dos menires, a única arquitetura simbólica capaz de modificar o ambiente era o caminhar,

¹ As outras denominações para este caminho eram: Caminho da Montanha do Sol, Caminho de São Tomé, Caminho do Mato, Caminho do Sertão e Caminho Velho.

uma ação que, simultaneamente, é ato perceptivo e ato criativo, que ao mesmo tempo é leitura e escrita do território.

Em relação às características físicas do Caminho do Peabiru, ele pode ser considerado a mais importante estrada transcontinental da América do Sul da época pré-colombiana, apresentava aproximadamente três mil quilômetros de extensão (Colavite, 2006, p. 23). Obedecia a um padrão em sua confecção, tendo cerca de 1,40 metros de largura e aproximadamente de 0,40 metros de profundidade. Por todo o percurso havia a cobertura vegetal de uma espécie de gramínea onde não permitia que arbustos, ervas daninhas e árvores crescessem em seu percurso, tais vegetações evitavam também a erosão do solo (Colavite, 2006, p. 24). De tal modo

O caminho foi utilizado para locomoção dos índios e até mesmo para grandes migrações dos povos indígenas, e também pelo povo branco para a descoberta de riquezas, criação de missões religiosas, comércio, fundação de povoados e cidades, escravização dos índios, morte e contaminação da população indígena (Bond, 2021).

Diante de tal importância, é evidente que o caminho possibilitou a formação do território sul-americano, além da fundamental importância para sua descoberta, exploração e colonização. Devido ao processo de colonização e expulsão das populações indígenas de seus territórios, foram perdidas informações sobre a criação do Caminho de Peabiru. Apesar dos europeus o terem utilizado, no decorrer do tempo parte de seu traçado acabou por ser substituído por vias modernas com padrões de construções diferentes dos padrões indígenas. Nas áreas que o caminho foi abandonado, a vegetação encobriu sua superfície e conseqüentemente o seu traçado foi perdido. Assim, podemos entender que a errância possui uma inseparável relação ao território no qual se produz a sua prática. O território no qual foram feitas estas andanças é extenso, foi intensamente modificado pela colonização.

Em relação à criação do caminho, Ana Paula Colavite (2006, p. 25) remonta que as prováveis hipóteses de sua criação são de duas nações indígenas, os Guaranis e os Jês. Há diversas dúvidas em relação à construção do Caminho do Peabiru, sobretudo de seus construtores. A primeira hipótese e a mais difundida é de que foram criados pelos indígenas Guaranis, contudo não há provas concretas. Entretanto, a

possibilidade é cogitada devido o estabelecimento de aldeias construídas à margem do caminho, além do intenso uso do trajeto pela tribo.

Pelo Peabiru os guaranis saíram do litoral brasileiro e alcançaram o império Inca no Peru, saíram da Bolívia foram até o Paraguai e posteriormente às praias brasileiras, ou seja, utilizavam o caminho com muita frequência, e por ele locomoviam-se por todo Guairá. Mesmo que não tenham sido seus construtores, provavelmente foram seus maiores usuários (2006, p. 26).

Com a chegada dos europeus na América do Sul, alguns relatos e documentos afirmam que os indígenas os guiavam pelos caminhos pertencentes às nações Guarani, levando a compreensão de que estes eram conhecedores de seu percurso.

Em relação à segunda hipótese, os construtores do Caminho do Peabiru poderiam ter sido obra da Nação Jê, apesar de não ser difundida, tal hipótese é defendida pelo arqueólogo Igor Chmyz, da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Ana Paula Colavite (2006) em sua dissertação de mestrado traz luz a esta possibilidade. Ela relata que durante as pesquisas e verificação do sítio pelo arqueólogo na década de 1970, foram encontrados sítios arqueológicos que contavam com casas subterrâneas, aterros funerários e depressões no solo que se assemelhavam a caminhos. A população local atribuía estes caminhos à guerra entre Brasil e Paraguai (ocorrida entre as décadas de 1860 e 1870).

Conforme escreveu Colavite (2006, p. 27), a equipe de pesquisadores seguiu os caminhos e verificou a relação entre os sítios arqueológicos e o caminho de Peabiru, e após percorrer outros estados brasileiros (Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás) verificou-se a existência de diversos caminhos indígenas que foram usados pelos bandeirantes de modo a conectar aldeias e centros de atividades indígenas, atribuídos sobretudo à nação Jê. Diferente da hipótese da construção Guarani sobre o Caminho do Peabiru, baseada em relatos históricos e suposições ligadas à nação Guarani, a segunda hipótese baseia-se em notáveis indícios arqueológicos. Para além das hipóteses dos construtores do caminho, outro ponto a ser destacado é sua posição geográfica atualmente ser desconhecida. Contudo, o trajeto do caminho foi descrito no livro “Sobre o itinerário de Ulrich Schmidel através do sul do Brasil (1552-1553): uma pesquisa histórico-geográfico” de Reinhard Maack (1959). Este livro foi

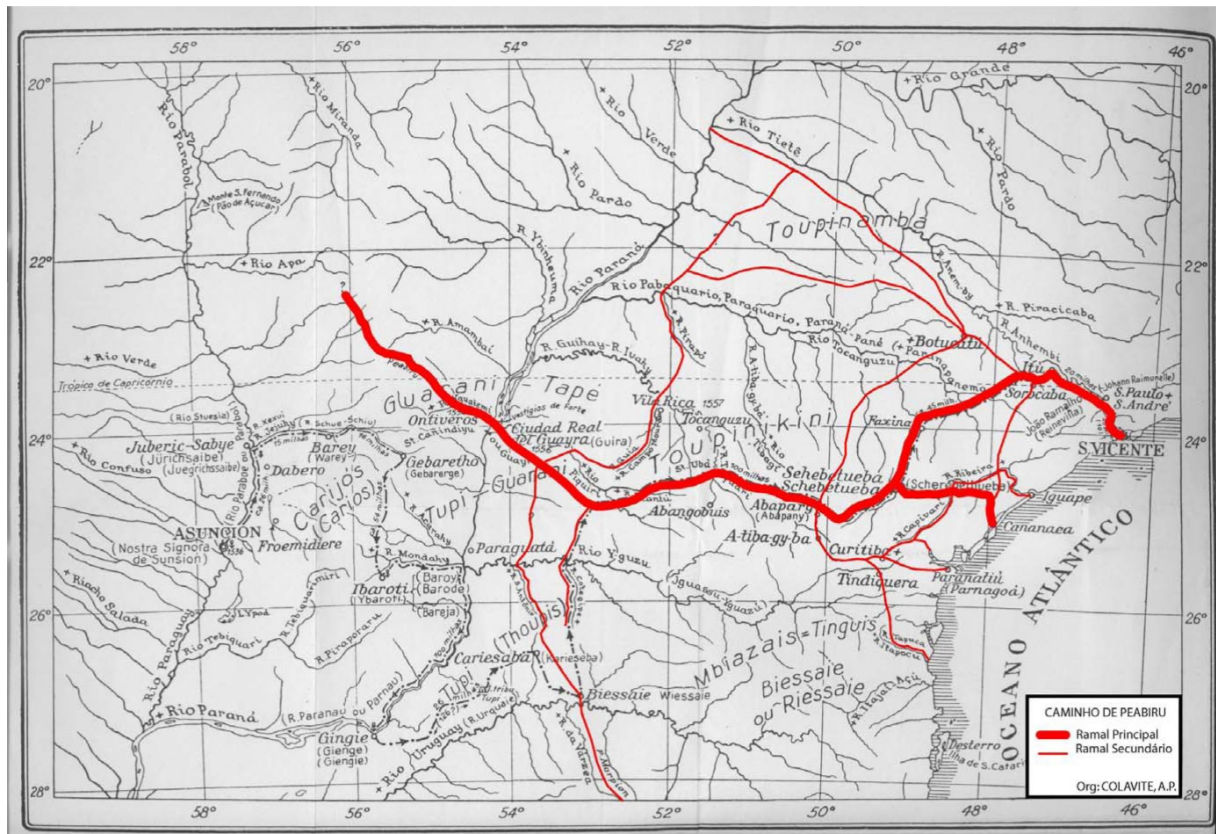
baseado nos relatos de viagem de Ulrich Schmidel em língua alemã, descrevendo sua viagem à América do Sul no século XVI. Nas palavras de Colavite (2006, p. 29)

Ulrich seguiu o caminho do litoral paulista, em São Vicente, passando por Itú, Piratininga e Sorocaba rumo ao rio Paranapanema, seguindo uma das principais nascentes do rio Ribeira, acima dos Campos de Castro, onde se localizava a famosa aldeia de índios guarani Abapany. Havia ainda um ramal que iniciava em Cananéia e margeava o rio Ribeira até encontrar com o primeiro ramal descrito.

Além do traçado que percorria o território paulista, um outro ramal partia de Santa Catarina e percorria a sua faixa litorânea, seguindo por entre rios e aldeamentos Guarani. Uma série de outros ramais (principais e secundários) conforme relatado por Ulrich Schmidel, demonstra a condução dos passos em paralelo às margens fluviais de diversos rios entre os estados de Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso. De tal modo que estes ramais "formavam uma malha viária aos moldes da época pré-colombiana" (Colavite, 2006, p. 30).

Além do livro em que relatou a viagem de Ulrich Schimidel à América do Sul, Maack confeccionou um mapa com os ramais do Caminho de Peabiru, que representa o ramal principal e os ramais secundários (figura 1).

Figura 1 – Os ramais do Caminho do Peabiru conforme representado por Reinhard Maack



Fonte: (Colavite, 2006, p. 31).

Voltemos à noção da primeira hipótese da construção do Caminho do Peabiru pelos indígenas da nação Guarani. Utilizarei da peregrinação dos Guarani como exemplo da prática do caminhar no decorrer desta pesquisa, pois quero apresentar aqui estas relações cambiantes, da paisagem mutante e do território a ser cartografado de modo subjetivo na cidade contemporânea, em específico São Vicente. Ao ter no caminhar outro ponto de vista sobre a percepção estética da paisagem e do território, parto da contribuição epistemológica Guarani como inspiração desta prática metodológica do caminhar.

Ao caminhar pelo Peabiru poderiam ser apreendidos novos sentidos e caminhos em busca da “Terra Sem Mal” (Rocha, 2017, p. 28). Os indígenas da nação Guarani faziam de sua peregrinação a modalidade do seu caminhar a partir de sua cosmovisão. A subjetividade faz papel fundamental para os Guarani alcançarem a Terra Sem Mal, pois buscam em seu caminhar um lugar melhor, sendo este também um processo de purificação para alcançarem seus objetivos.

O caminhar dos povos originários deu forma a rotas e estradas que não se restringem apenas a um país, mas diversos deles. Entretanto, fronteiras e linhas

surgiram em seu território, demarcado pelas nações modernas, pois “esta territorialidade indígena foi apagada pelo não indígena face à colonização moderna” (Rocha, 2017, p. 29). O caminho milenar, religioso e sagrado dos Guarani capturado em face da colonização, pode ser tratado aqui como uma prática ritual ligada à errância.

O ato de caminhar para estes indígenas poderia apresentar uma possível construção da paisagem através do deslocamento – o paraíso mítico acolheria a chegada de seus corpos, de suas subjetividades e de seus pés. Embebido deste conhecimento, podemos entender que o caminhar

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.).

Após um breve histórico sobre a relação preexistente dos caminhantes indígenas com o Caminho do Peabiru e do território, destacarei a prática cotidiana da caminhada que se mescla à própria vida humana, seja em relação às necessidades de sobrevivência ou aos praticantes da caminhada como modelo de ensino e aprendizagem. Ao se valer das palavras de Rebecca Solnit (2016, p. 19), é notável perceber as diversas dimensões que se relacionam ao ato da caminhada:

É a coisa mais óbvia e obscura do mundo, esse caminhar que se perde tão prontamente na religião, filosofia, paisagem, política urbana, anatomia, alegoria e mágoa.

Ao concordar com Solnit (2016), é possível perceber que, de fato, a história do caminhar se apresenta como pano de fundo na vida de quase todas as pessoas. Entendendo que a história evolutiva da humanidade e de sua anatomia se confunde ao próprio bipedalismo. O recorrente uso da prática do caminhar fez tê-la contida apenas ao deslocamento de um ponto ao outro, contudo, é premente a inserção de outros significados, sobretudo aqueles relativos à cultura, que permite a criação de narrativas e histórias que se entrelaçam ao caminhar e seus caminhos, indo além do simples deslocamento mecânico.

O caminhar, para além da necessidade do deslocamento, nos serve como 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 do indivíduo.

A prática do caminhar territorializa, ou estrutura fisicamente o território (como no exemplo dos Guarani), a outra face deste processo é a desterritorialização, movimento pelo qual se abandona o território para se ter um distanciamento. Conforme o sujeito caminha e se desterritorializa no espaço, ele ativa suas subjetividades, o qual possibilita a reconstrução do território desterritorializado (Guattari, 1996, p. 293). O registro destas subjetividades se dá pela cartografia, imersa no plano da experiência pelo estudo das subjetividades pelo sujeito-pesquisador (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 32). Deste modo, o espaço é percebido não somente de maneira física ou como mera formalidade, mas “no que está para além e aquém da forma, entre as formas ou no atravessamento delas” (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 28). Assim, a partir da caminhada é ofertada a construção destas novas cartografias, 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.

1.2 DA TRILHA TUPINIQUIM AO TRANSPORTE SOBRE OS TRILHOS

A colonização das capitanias portuguesas incorporou os caminhos indígenas preexistentes para expandir e consolidar o povoamento do litoral paulista, aproveitando-se do vasto conhecimento que os indígenas tinham sobre o terreno. Os caminhos mais antigos das trilhas indígenas, conforme indica Paulo Eduardo Zanettini (1998, p. 22) foram implantadas ao longo dos vales, sendo adotado por João Ramalho² a seus descendentes a Trilha dos Guianases³, que se desenvolvia ao longo do rio Mogi. Contudo, antes da fundação oficial da vila de São Vicente já havia uma povoação constituída no local, iniciada paralelamente à data de chegada ao Brasil entre 1500 e 1502.

O primeiro foco de povoamento, a Ilha de São Vicente, compreende os atuais municípios de Santos e São Vicente na extensão da estreita faixa de terra ao longo do litoral norte ao sul do Estado de São Paulo. Fundada em 22 de janeiro de 1532, a vila de São Vicente surgiu através do processo da colonização de exploração no litoral do estado de São Paulo, fundada por Martim Afonso de Souza⁴ que mandou construir a Casa de Câmara e Cadeia e o Pelourinho ao estabelecer a primeira vila administrativamente organizada do Brasil (Santos, 1982). Francisco Martins dos Santos (1982) comenta que uma esquadra de Martim Afonso percorreu o litoral

² Português que já se encontrava habitando em terras brasileiras, entre os atuais municípios de Itanhaém e São Vicente. Figura controversa na historiografia paulista, possui divergências em torno da construção de sua identidade e história, é tido como “fundador” da origem paulista e “pai dos paulistas”. Compõe a historiografia sobre o estabelecimento da Capitania de São Vicente e fundação da vila, onde João Ramalho estabeleceu alianças com a filha de um chefe indígena, assegurou o estabelecimento do processo de colonização do território (Ferretti; Capelato, 1999).

³ 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 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).

⁴ Há divergências em relação a historiografia sobre este personagem e seu papel para a fundação da vila de São Vicente. Enquanto Frei Gaspar da Madre de Deus (1797) defende que Martim Afonso de Souza tenha sido o primeiro capitão e donatário da Capitania de São Vicente, Francisco Martins dos Santos (1986) ressalta que o português foi o terceiro capitão da Capitania, mantendo a versão de Frei Gaspar sobre este [Martim Afonso] ser o primeiro donatário. Contudo, a Capitania já existia em 1516, sendo Pero Capico o primeiro capitão, sucedido por Antônio Ribeiro em 1528, sendo o segundo capitão e, por fim, Martim Afonso nomeado capitão em sua vinda em 1530 (Santos, 1986, p. 87). Francisco Martins dos Santos (1986, p. 115) salienta ainda que Martim Afonso de Souza veio a percorrer a Trilha dos Guaianases em sua primeira escalada até o planalto – região de São Paulo, em 1532 na companhia de João Ramalho, indo até os campos de Piratininga.

brasileiro em 8 de agosto de 1530, partindo do Rio de Janeiro com o objetivo de exploração do território. Santos (1986, p. 17) narra a saída do português para as terras brasileiras:

Finalmente, a três de dezembro de 1530, sai de Lisboa a Armada Colonizadora de Martim Afonso de Sousa, trazendo para S. Vicente vinte e sete nobres, colonos, artifices e forças de ocupação (400 soldados), além de inúmeras bocas de fogo, pois devia, de passagem, dar combate a piratas franceses e ingleses da costa norte do Brasil.

As cartas emitidas à coroa portuguesa relatam a fundação oficial da vila em 22 de janeiro de 1532, como dito anteriormente. Entretanto, a posse da Capitania teria sido comunicada a mando do rei do rei D. João III, quando Martim Afonso estava aportado na Ilha de São Vicente.

Martim Afonso amigo. Eu El-Rei vos envio muito saudar; vi as cartas que me escreveste por Joam de Sousa, e por ele soube de vossa chegada a essa terra do Brasil, e como hieis correndo a costa, caminho do Rio da Prata e assim do me passastes com as Náus Francezas dos cossaios que tomastes, e tudo que nisso fizestes vos agradeço muito. Depois de vossa partida se praticou, se seria meu servisso povoar-se toda essa costa do Brasil, e algumas pessoas me requerião Capitania em terra dela. Eu quizera, antes de nisso fazer cousa alguma, esperar por vossa vinda para vossa emformação fazer o que bem me parecer e que na repartição que disso se houver de fazer, escolhaes a melhor parte [...] (Santos, 1986, p. 87)

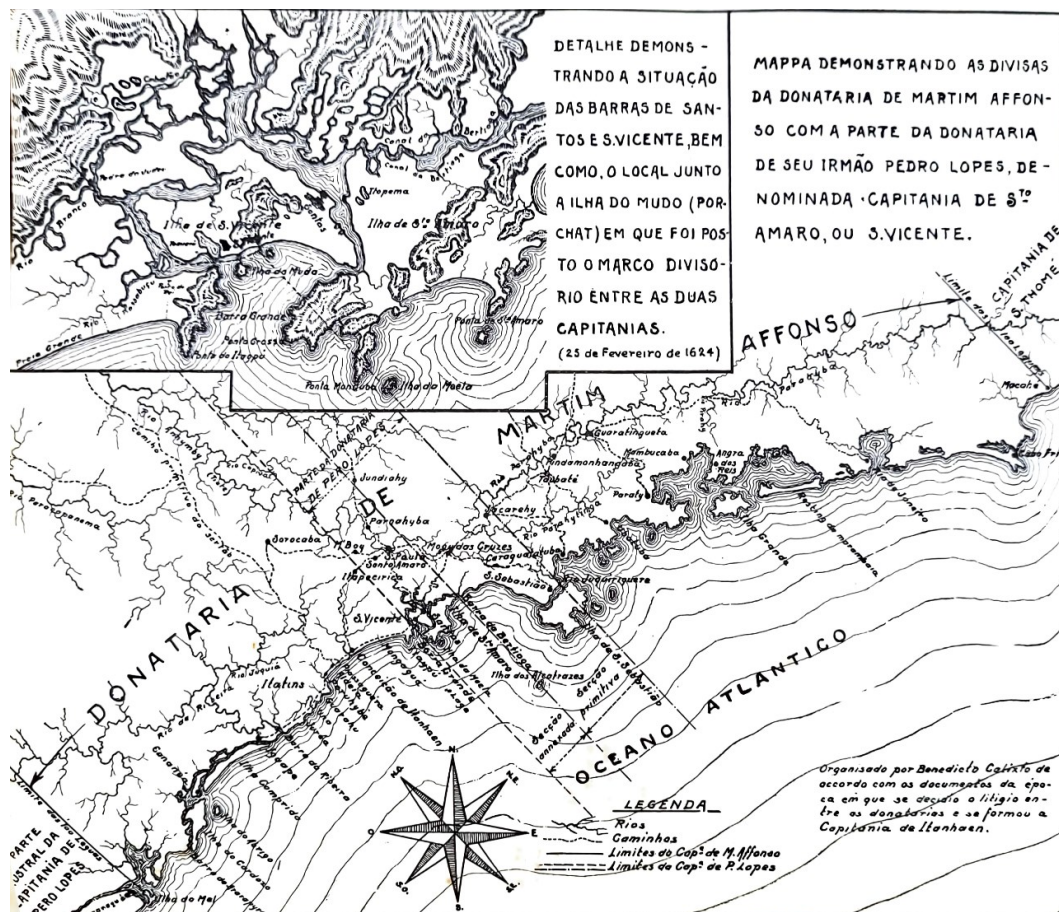
A Donataria de São Vicente, então foi criada em 28 de setembro de 1532, sendo Martim Afonso nomeado Capitão-Mor em 20 de novembro de 1530. Nota-se na declaração do rei D. João III delega ao terceiro capitão o privilégio de poder escolher a sua porção de terra, ao dizer “e que na repartição que disso se houver, escolhais a melhor parte”.

Posteriormente, este núcleo permitiria a fundação das cidades de São Bernardo do Campo, São Paulo e Santo André (figura 2). A preferência de ocupação da ilha e das praias do litoral sul tinha como justificava a exploração da mão de obra indígena e, posteriormente, na fundação da capitania, a dedicação à lavoura

canavieira, multiplicação de engenhos e abertura de vias terrestres de comunicação e de suas melhorias (Jakob, 2003).

O processo de dominação portuguesa, apesar de vitoriosa aos colonizadores se chocou com embates à dinâmica interna do grupo Tupi⁵, diante da expansão dos portugueses no litoral. Assim, a presença de povos indígenas ao norte do litoral apresentava ações e reações contrárias às expectativas dos colonizadores ao alterar estratégias e planos, provavelmente, esta é uma das principais causas que justifique o povoamento da região sul (Peixoto, 1995, p. 241).

Figura 2 – Mapa demonstrativo das divisões da donataria de Martim Afonso de Souza em 1624. A extensão inicial da donataria se dava entre as atuais cidades de Macaé (RJ) e a Ilha do Mel (PR)



Fonte: (Santos, 1986, p. 46)

⁵ A cultura dominante na região da Capitania de São Vicente era a do grupo Tupi. Na região paulista, a população Tupi incluía dois grupos principais: os Tupiniquim que ocupavam a região entre São Vicente e São Paulo e os Tupinambá que se situavam no litoral norte do atual estado. Possuíam características sociais e econômicas semelhantes, mas mantinham relações antagônicas (Zanettini, 1998, p. 25).

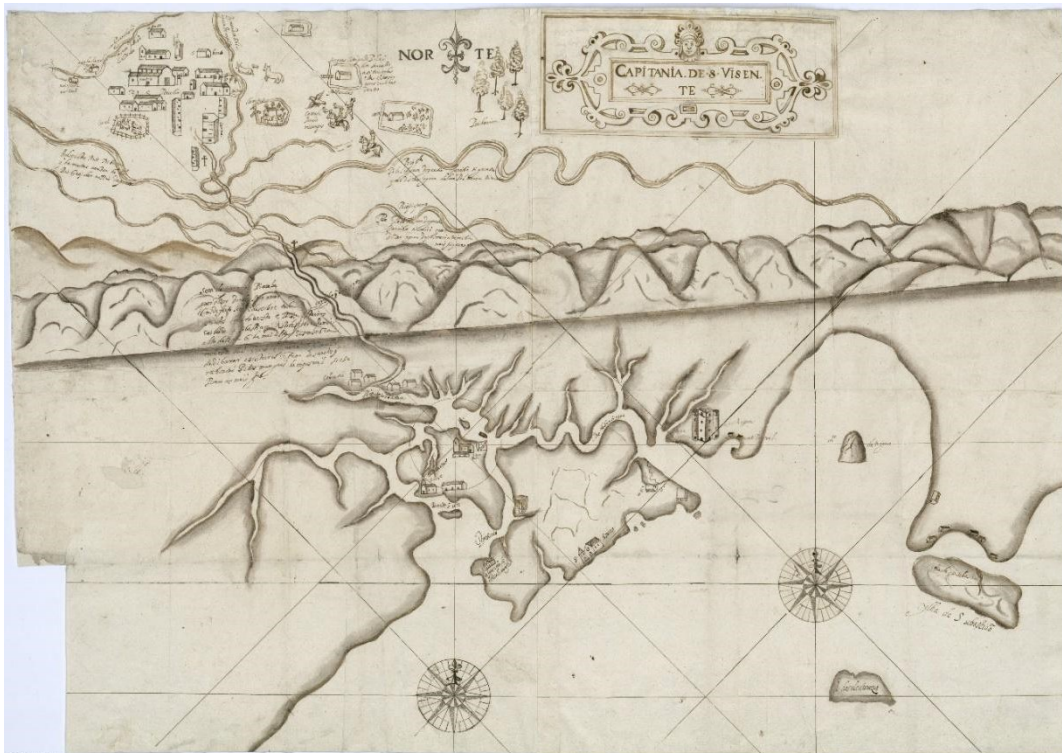
Acerca da economia da vila, foram realizadas tentativas de plantação de cana-de-açúcar na forma empresarial, estabelecendo a distribuição de terras para o plantio e a criação de engenhos, sendo o principal o Engenho dos Erasmos. A ação visava consolidar um polo econômico e político para a região devido à proximidade da capital imperial portuguesa. No decorrer dos anos, a vila sofreu diversos ataques, de origem indígena, devido à multiplicidade de tribos e sua rivalidade. No início do povoamento, a região já demonstrava a necessidade de outro modelo de desenvolvimento econômico para além da agricultura e lavoura canavieira, devido ao fracasso da implantação do cultivo de açúcar na região. Assim, o local passou a ter como principal função econômica o transporte marítimo de mercadorias e pessoas. As transações comerciais entre a capital imperial portuguesa e suas capitanias determinaram a criação de uma rede de vilas para execução das funções portuárias e exploração de mão de obra indígena, servindo como pontos de descanso, denominadas bocas de sertão. O sistema Santos-São Paulo, onde a vila de São Paulo estava situada no planalto, desempenhava um papel crucial como ponto de partida para as incursões comerciais no interior, era um ponto nodal e constituía um caminho obrigatório para a passagem ao porto. Deste modo, as duas vilas constituíam engrenagens para as funções de prover articulações de seu centro ao interior, como atividade colonial de subsistência e exploração (Colantonio, 2009, p. 17).

A vila de São Vicente se transformou em um centro de catequização de indígenas da região, tornando-se uma feitoria de escravos marcada pela presença de padres jesuítas entre os dois primeiros séculos do povoamento (Jakob, 2003), uma tentativa de enquadrar a população cativa em uma categoria étnica padronizada, instrumento utilizado para integrar o índio à sociedade do colonizador (Peixoto, 1995, p. 242). Na segunda metade do século XVI, surgem os primeiros relatos da construção de um pequeno porto no rio Cubatão e de uma via que ligava a Santos após o aterramento de uma parte do mangue, facilitando também a fundação do vilarejo ao pé da serra. No início do povoamento da região, este pequeno porto em Cubatão servia como entreposto para a comercialização dos indígenas escravizados aos europeus que chegavam ao litoral (Jakob, 2003, p. 30). As atividades econômicas emergentes do local eram dadas pelo cultivo canavieiro e plantação de banana, além da produção de tijolos e da pesca.

Após sediar parte do capital comercial da época entre as vilas de Santos e São Vicente, iniciou-se o processo de interiorização do povoamento do sul da colônia

(figura 3), ao constituir uma pequena rede de vilas ao longo do litoral (Colantonio, 2009, p. 17). São Vicente, nesse período, perdeu área para a Freguesia de Conceição de Itanhaém, atual cidade de Itanhaém, em 1561 (Vale, 2008, p. 39). A atividade portuária tinha como objetivo principal a realização de transações comerciais e de pessoas entre a capital imperial portuguesa e suas capitanias, enquanto a região de São Paulo necessitava da exploração de terras por indígenas escravizados, que sustentava a economia do planalto. Como base do fenômeno bandeirante, este processo resultava em caçadas violentas aos nativos a serem capturados (incluindo mulheres e crianças) e subjugados à escravização (Peixoto, 1995, p. 242). No entanto, as rebeliões e fugas impunham os recursos para romper com os ciclos de dominação. Ainda assim, as trilhas indígenas preexistentes no território foram também elementos de captura, a exemplo da “Trilha dos Tupiniquins”, pontos de partidas que tomavam a rota para o planalto que serviu por dois séculos como o único modo de subida ao planalto até a criação de outras rotas para a circulação e exportação do açúcar (Jakob, 2003, p. 41; Zanettini, 1998, p. 7).

Figura 3 – A Capitania de São Vicente: ao centro as ilhas de São Vicente e Santos Amaro; ao fundo a Serra do Mar e a Vila de São Paulo



Fonte: (Massai, 1608)

No século XVII, se intensificou a movimentação para o interior do estado durante o processo de povoamento e para maior movimentação econômica em atividades ligadas à criação de gado. A Capitania de São Vicente passou por uma nova dinâmica econômica com a descoberta de metais e pedras preciosas nas Minas Gerais, em Goiás e Mato Grosso. O novo dinamismo econômico deixou a Capitania de São Vicente à margem do processo, isolada da lógica geral do funcionamento do sistema mercantil colonial. Assim, o escoamento das produções das principais regiões extrativistas que eram realizadas pelo porto de Santos, que crescia com as atividades desta movimentação, foi perdendo articulações ao ter a abertura do Caminho Novo – estrada real que conectava o Rio de Janeiro para Minas Gerais - como principal fator a sobreposição ao Caminho Velho que passava por São Paulo. Ocorreu a transferência do escoamento da produção a partir do Rio de Janeiro e a estagnação da economia na região do litoral paulista, prejudicando as importações e exportações paulistas (Colantonio, 2009, p. 18; Zanettini, 1998, p. 6). Contudo, como possível reflexo do isolamento das trocas mercantis e econômicas os paulistas utilizaram sua produção interna, conforme sublinha Alberto Augusto Eichman Jakob (2003, p. 41), período no qual o planalto paulistano cessou as relações com o exterior, ao possuir população autossuficiente, economia fechada em função da falta de recursos, impossibilitando um intercâmbio econômico com outras regiões coloniais. Ao fim do século XVII, havia a concentração de riquezas nas mãos de poucas famílias (Peixoto, 1995, p. 242).

Durante a primeira metade do século XVIII, a vila de São Vicente estava distante das infraestruturas consideradas pontos vitais no itinerário da época. distanciava-se também dos principais portos próximos ao caminho da Serra do Mar, como os portos de Cubatão e daqueles situados em Santos (o porto do Bispo e do Valongo). A ligação entre o litoral e o planalto com outras localidades da colônia veio a ser retomada após o estabelecimento de aterros em Cubatão, em pleno manguezal. Além disso, a Capitania de São Paulo era pobre se comparada aos centros econômicos do Brasil por não possuir regiões com zonas de mineração ou as zonas canavieiras do Nordeste. A situação, segundo escreve Wilma Therezinha Fernandes Andrade (1995, p. 90), teria na segunda metade do século XVIII a superação da crise econômica instalada, ao revitalizar a economia da capitania com o plantio da cana de açúcar para a venda, sendo o açúcar processado no planalto paulistano e no litoral

Norte. Deste modo, Santos ganharia posteriormente a alcunha de "porto do açúcar", mantendo esta posição até meados do século XIX.

Essa relação se tornou mais evidente no século XVIII pelo papel do porto santista na importação de manufaturas e escravos para as Minas Gerais, abastecida pela província de São Paulo. A rede de vilas no litoral retornou à cena econômica ao possuir uma estreita relação com o planalto paulistano: prover a distribuição das mercadorias que chegavam ao porto da metrópole, como armas, utensílios, pólvora e sal em troca de produtos paulistas: algodão, mantimentos, gados e couro (Jakob, 2003, p. 42). Entre o final do século XVIII e o início do XIX, o interior paulista tinha em sua agricultura o setor de exportação do açúcar, a partir da decadência da exploração de metais e pedras preciosas. O açúcar expandiu o comércio entre São Paulo e Santos por meio do monopólio português imposto ao embarque do açúcar pelo porto de Santos sob a Era Pombalina, em 1789. A partir do século XIX outros produtos são adicionados à economia da cana (arroz, couro, algodão e café) diversificando o escoamento da produção vigente. O ponto de partida das incursões para o interior do estado era a vila de São Paulo, ponto nodal de distribuição localizada no planalto, sendo inicialmente um entreposto comercial e, posteriormente, passagem obrigatória para outras localidades. O binômio entre Santos e São Paulo constituiu as articulações entre o litoral e as atividades coloniais de subsistência e expedições para o interior. O crescimento econômico da ilha de São Vicente era, senão, um reflexo do desenvolvimento do planalto e tinha como o porto de Santos, o ponto de saída e entrada destes produtos, o contato com o exterior (Jakob, 2003).

A Capitania de São Vicente conseguiu, à época, através do desenvolvimento econômico, condições outras daquela dos tempos do bandeirismo: dava início à constituição de uma elite agrária e comercial, vinculada à produção do açúcar e tentando se estabelecer como uma classe hegemônica. Caminhos e estradas passaram a receber intervenções e melhorias: pavimentação, pontes, aterros e outras obras de infraestrutura viária. A este grupo em ascensão, pode-se observar as transformações na paisagem, a reorganização do espaço e do território; as estradas configuraram também produto e vetor da relação social e econômica (Zanettini, 1998).

Alternativas para a subida ao planalto foram elaboradas além da Trilha dos Tupiniquins. Esses primeiros caminhos eram denominados "Caminho do Mar" e teriam sido abertos em 1553 por indígenas sob a direção do padre José de Anchieta, ganhando também a alcunha de "Caminho do Padre José". Contudo, há divergências

entre a abertura do Caminho do Mar, conhecido popularmente como Caminho do Padre José. Santos (1986, p. 115) aponta que o caminho foi aberto entre 1553 e 1554 por João Perez, sendo demandada a melhoria do caminho como punição ao matar um indígena escravizado, utilizando-se de mão de obra indígena escravizada. A denominação não oficial de "Caminho do Padre José", teria sido atribuída pelo uso ou adoção do caminho pelo Padre José de Anchieta ou pelos jesuítas. Este caminho aberto, construído, reparado, reconstruído, aterrado, alargado e modificado de toda sorte foi, essencialmente, fruto da mão de obra indígena e de seus conhecimentos sobre o terreno e o território das escarpas da Serra do Mar. Serviu aos interesses da colonização até a abertura de um outro caminho que alavancaria a economia da capitania, a Calçada de Lorena (figura 4).

Figura 4 – Representação da Calçada de Lorena em 1826 por Oscar Pereira da Silva. Nota-se o calçamento da estrada e o parapeito adotado no penhasco



Fonte: Coleção do Museu Paulista da USP. Oscar Pereira da Silva, data desconhecida

Ao fim da década de 1790, o Caminho do Mar se aperfeiçoou, recebeu reparos e se transformou no Caminho Calçado de Lorena ou Calçada de Lorena pelos investimentos do Capitão General Bernardo José de Lorena. Criou-se a vantagem da marcha dos animais que escalavam a serra, dos tropeiros e demais viajantes sem maiores transtornos e sacrifícios da antiga travessia (Santos, 1986, p. 117). Conforme dito anteriormente, a confecção de aterros em Cubatão possibilitou o trânsito em terra ao invés do uso de rotas fluviais para o transporte de mercadorias. A obra conhecida como Aterrado de Cubatão foi executada em 1827, conferiu nova expressão econômica à velha estrada e à província. A Calçada de Lorena possibilitava a ligação

entre São Paulo e Cubatão até 1840, sendo abandonada em detrimento do uso da Estrada da Maioridade – caminho com maior nivelamento em função do trânsito de carros de eixo móvel – em 1846 e do declínio do ciclo de transporte das tropas muares iniciado em 1757 (Santos, 1986, p. 120).

A notória melhoria do caminho para a subida da Serra do Mar, a picada da Maioridade modificou o sistema de transportes à época possibilitando o início do uso de diligências para passageiros. Na última fase de utilização da Estrada da Maioridade ocorreu o seu grande papel econômico:

[...] situada entre 1829 e 1867, manifestava-se, principalmente, pela grande importação do homem branco e livre, que devia dilatar e engrandecer a economia paulista. (Santos, 1986, p. 120)

Os colonos e agricultores foram trazidos por Nicolau Vergueiro para as novas colônias agrícolas espaiadas pelo interior do estado de São Paulo, corresponderam à formação de novos municípios e cidades pela “nova riqueza paulista”, o café, no interior do estado. Contudo, antes da explanação sobre o café, cabe ressaltar que “passaram por ali, por aquele Caminho do Mar, a pé, em lombo de bestas e finalmente em carroças, naquela fase da Serra da Maioridade” (Santos, 1986, p. 121). Deste modo, o processo de aperfeiçoamento do Caminho do Mar e da intensa imigração ocasionaram a substituição dos modais de transporte e do próprio trajeto, a fim de transportar as mercadorias entre o litoral e o planalto. A Estrada da Maioridade passou a ser conhecida não mais por esta nomenclatura, mas sim pelo nome da família que desprendeu esforços na melhoria do caminho, a Estrada do Vergueiro. As modificações realizadas foram a reparação do leito carroçável; restauração do trânsito pela Estrada da Maioridade; a diminuição da declividade das rampas; a confecção de grandes muros de pedra e a abertura de valetas para o escoamento de água e pavimentação de trechos. Assim:

Em suma, José Vergueiro – no dizer do dr. Djalma Forjaz – transformou o Caminho do Mar, de estrada comum em estrada de rodagem, no sentido técnico e moderno da expressão. A primeira que teve a Província e atual Estado. (Santos, 1986, p. 121)

Ademais, do próprio desuso do caminhar – seja pelo uso de mulas, diligências de passageiros ou questões econômicas – em relação às condições do terreno para a escalada da Serra do Mar, a Estrada do Vergueiro representava também o último esforço anterior à chegada da ferrovia:

Estava-se, então, em vésperas da inauguração do tráfego ferroviário regular entre Santos e São Paulo – e esse foi mesmo um dos motivos das censuras então feitas aos custosos trabalhos empreendidos por Vergueiro. Havia trinta anos que se cogitava do caminho de ferro ligando o litoral ao planalto de S. Paulo, mas só em 1860, concluídos em 1858 os estudos dos engenheiros Brunless e Lane, foram iniciadas as obras de construção, inaugurando-se em 1864 o primeiro plano inclinado da serra e em 1866 estabelecendo-se o tráfego provisório, entre Santos e Jundiaí, regularizado e inaugurado, definitivamente, em 1867. (Santos, 1986, p. 122)

No entanto, o Caminho do Mar ainda foi utilizado após o início das atividades ferroviárias da São Paulo Railway (SPR) em 1867. No entanto, a sua decadência sucedeu no desuso do serviço de diligências no decorrer de duas décadas, sendo assim, lentamente abandonada, esquecida e apagada após a inauguração da estrada de ferro, sofrendo impactos econômicos decorrentes do uso do transporte ferroviário. A implantação da ferrovia impulsionou algumas atividades econômicas em detrimento de outras, para além das diligências de passageiros, a venda e o uso de mulas para os tropeiros, carreiros e negociantes que transitavam pelo local nos arredores de Cubatão em direção ao Planalto.

Como dito anteriormente, o comércio de café se sobrepôs ao do açúcar como principal atividade produtiva e fez parte da exploração do porto santista na década de 1850 no período que antecedeu a ferrovia. O café se tornou um produto de exportação no início do século XIX e deteve importância no comércio exterior. Na metade do século, o grão representava quase metade da exportação total do país ao acentuar a predominância do produto se comparado a participação do açúcar no mesmo período histórico (Jakob, 2003, p. 43). O declínio da lavoura canavieira no planalto paulista resultou na diminuição gradual da exportação do açúcar no porto, dando lugar ao café, considerado o principal porto de escoamento da produção cafeeira do sudeste brasileiro (Jakob, 2003, p. 21).

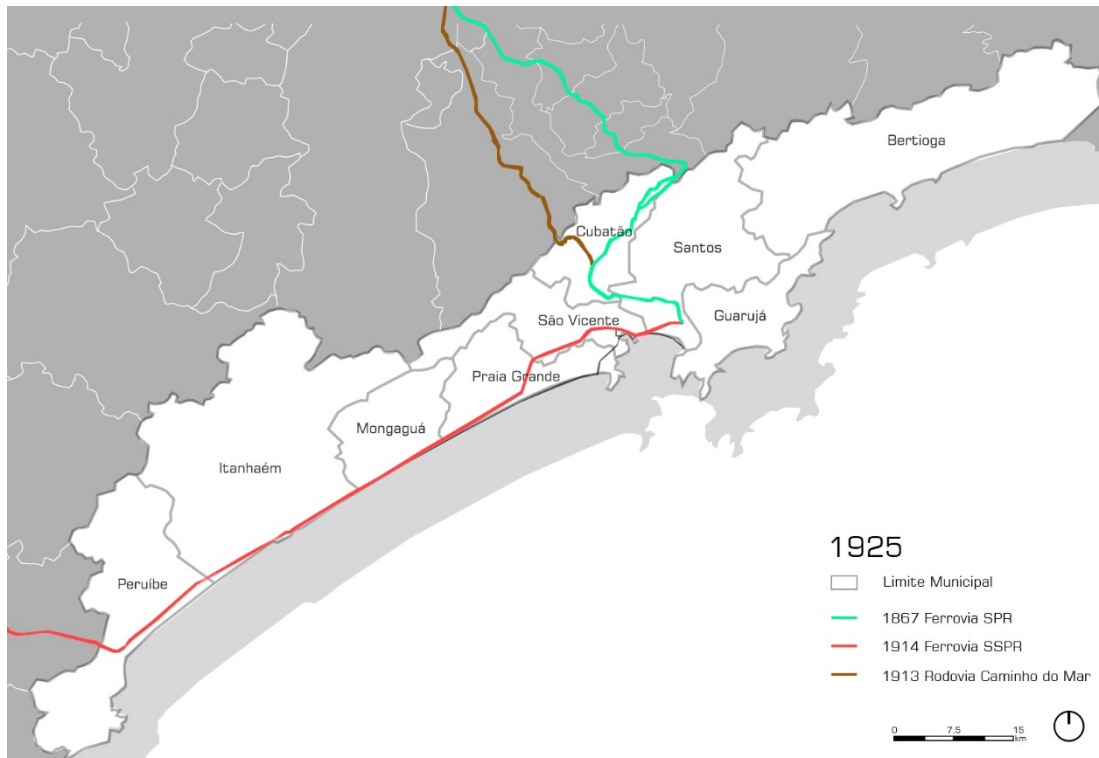
Podemos perceber que até a chegada da ferrovia, os caminhos e estradas passaram a receber melhorias de infraestrutura viária, a fim de atender a circulação de tropas e aprimorar o escoamento do açúcar para reinserção da Capitania de São Vicente à metrópole, processo este que traria novos meios de deslocamento, sobrepujando os caminhos e trajetos feitos à tração animal (Zanettini, 1998, p. 7). O sistema viário estabelecido pelas tropas do açúcar impulsionou a reestruturação da economia paulista, baseada no café, a partir do século XIX, bem como a implementação de outros sistemas de transporte. A intervenção dos líderes do setor cafeeiro em questões econômicas e de infraestrutura foi vantajosa para a província de São Paulo, devido à sua importância econômica no binômio Santos-São Paulo, graças aos investimentos realizados.

Anos mais tarde, já sob o advento do automobilismo, começou a ser cogitada pelos governos estaduais a retomada do antigo Caminho do Mar já deteriorado por seu abandono. Esta nova fase apresentou ao velho caminho a estrada de automóveis, a rodovia. Entre 1913 e 1925 ficou conhecida a Estrada Velha de Santos:

A partir de 1913 é que se inicia a recuperação, lenta e gradual, da Estrada do Vergueiro, ou, melhor dizendo, do velho Caminho do Mar, de tão grande história. Rudge Ramos resolveu adaptá-lo a uma estrada de automóveis. E nesse mesmo ano, conseguindo o auxílio dos Governos do Estado e dos municípios paulistas, incluindo os da capital e Santos, os mais diretamente interessados, ele deu início à reconstrução do velho e abandonado Caminho [...] (Santos, 1986, p. 123)

Com o advento do automobilismo no estado de São Paulo em 1913, era proclamado o “início da era rodoviária no Brasil” (Santos, 1986, p. 124), tornando Santos e sua região subúrbio de São Paulo. Como consequência desta retomada do antigo caminho, as melhorias posteriores para a subida da Serra seguiram a lógica rodoviária, como por exemplo a substituição da Estrada Velha de Santos para a Via Anchieta e a Rodovia dos Imigrantes, sucessão esta que implicou diretamente o modal ferroviário (figura 5). Contudo, a relação destas últimas rodovias [Via Anchieta e Imigrantes] será expressa ao fim deste capítulo sobre o processo de modernização da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS).

Figura 5 – Representação dos caminhos em 1925 na RMBS



Fonte: Isabela Ferreira Billi e Roberto Sakamoto. Adaptado pelo autor, 2024

A fim de situar o leitor sobre este longo e intenso processo de modificações 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).

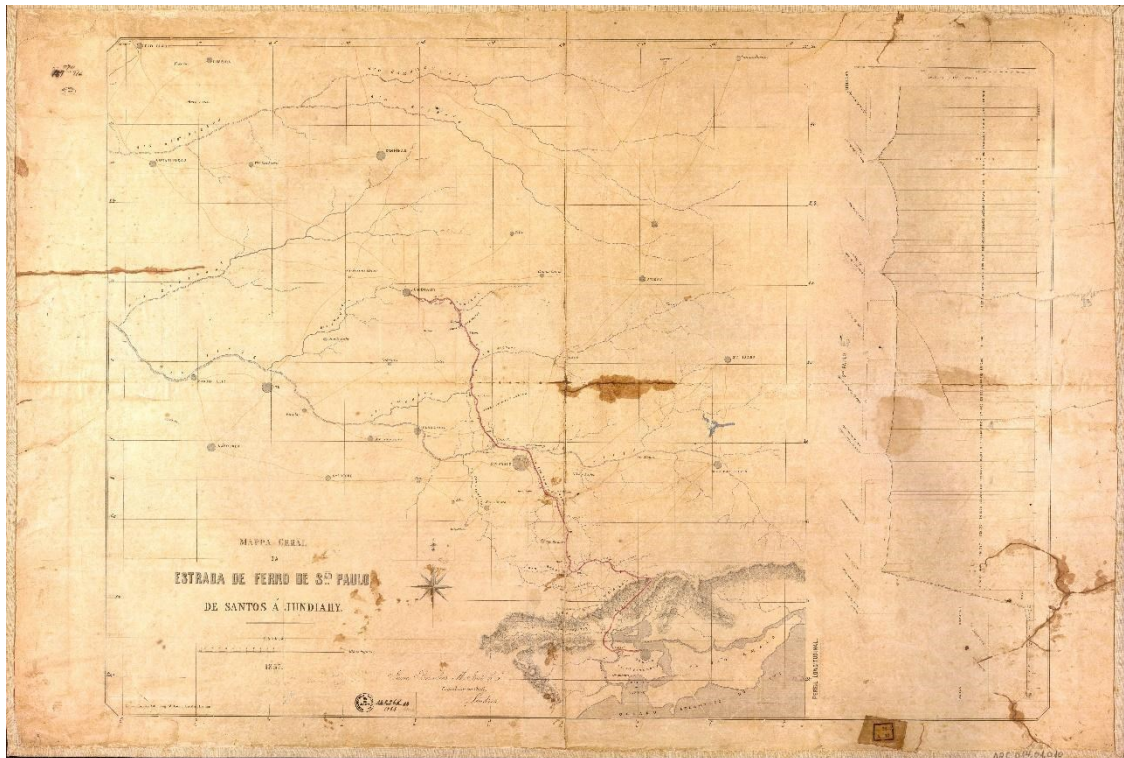
1.3 OS TRILHOS DO TREM E O CRESCIMENTO ECONÔMICO

1.3.1 THE SÃO PAULO RAILWAY CO.

Retomemos a questão da dificuldade de transposição da Serra do Mar. Conforme aponta Santos (1996, p. 107) a dificuldade constituía um entrave ao desenvolvimento da Baixada Santista e do próprio Estado de São Paulo devido ao isolamento do porto de Santos e da zona produtora estabelecida do planalto paulista. Em 1839, um grupo de brasileiros submeteu um anteprojeto à apreciação referente a construção de uma estrada de ferro que transpusesse a geografia da serra para o engenheiro inglês Robert Stephenson, filho de George Stephenson, inventor da primeira locomotiva a vapor e da construção da linha ferroviária entre Manchester e Liverpool. Contudo, o projeto foi considerado prematuro e abandonado (1996, p. 107).

O projeto da construção de uma estrada de ferro ganhou força após a garantia da concessão pelo Governo Imperial em 1859. O projeto iria ser feito também na Serra do Mar e foi encabeçado pelo Barão de Mauá e um grupo de empresários. O trecho estabelecido compreendia Jundiaí e o alto da Serra do Mar (figura 6). A construção da estrada de ferro contou com o auxílio de engenheiros ingleses no levantamento e estudo do trecho e, na adoção de um sistema para a subida da serra, sendo adotado o funicular.

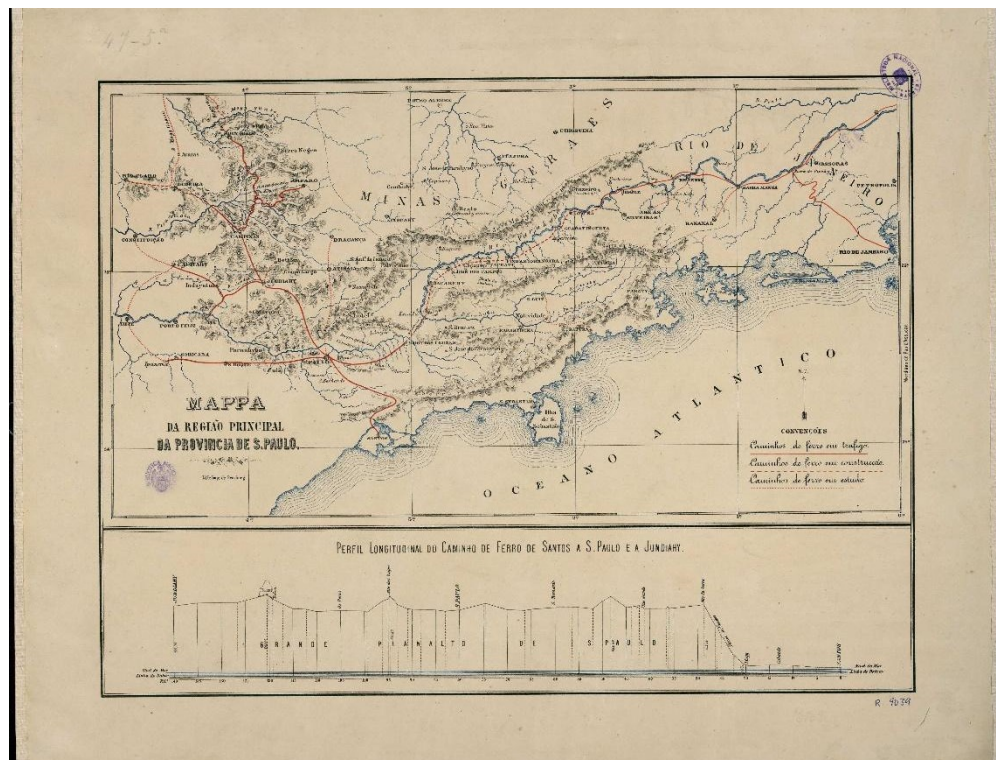
Figura 6 – Mapa Geral da Estrada de Ferro de São Paulo, de Santos à Jundiáí. Em vermelho a extensão da linha férrea da SPR



Fonte: (Brunlees, 1857)

A empresa que ganharia a concessão ao porto e a exploração da linha a ser construída entre Santos a Jundiáí foi a SPR. O início da construção do trecho entre Santos e a subida da Serra do Mar se deu em 15 de março de 1860. A SPR foi aberta ao tráfego em 16 de fevereiro de 1867, assim, o caminho assentado pela ferrovia por meio de pontes e viadutos, fez a transposição de riachos e do vale com o alto da montanha (figura 7). Garantiu deste modo o comércio do Brasil com os países estrangeiros.

Figura 7 – Mapa da Região Principal da Província de São Paulo

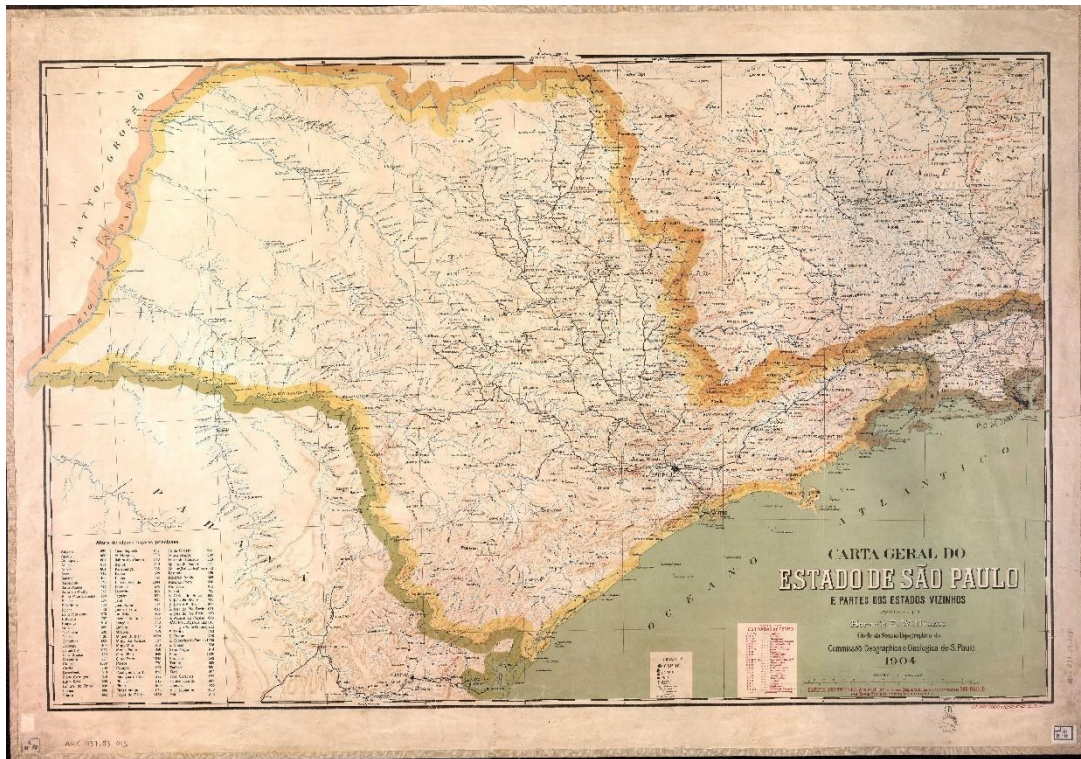


Fonte: (Rensburg, 1860)

Com a ligação ferroviária que ligava São Paulo a Santos, há a retomada da economia na região pelo escoamento do café diretamente pelo porto santista e não mais pelo porto do Rio de Janeiro (Jakob, 2003, p. 44). Com a premissa da interligação das regiões produtoras ao porto, diversos trabalhadores foram atraídos para a sua construção, muitos deles imigrantes, profissionais qualificados e semiquilificados. A ferrovia impulsionou novamente a economia santista, ao enfrentar a geografia desconforme da Serra do Mar, um obstáculo com 800 metros de altura, ao permitir maiores quantidades de produtos a serem importados ou exportados em seu deslocamento se comparado às quantidades carregadas nas estradas da época, que por sua vez eram realizados por tração animal utilizando mulas para solucionar o problema de transporte à época (Jakob, 2003, p. 21).

O crescimento das cidades do interior paulista, a intensa exportação de café e a procura de produtos nacionais pelos países estrangeiros foram fenômenos que exigiram a construção de um outro caminho ferroviário nas escarpas da serra do litoral sul do estado (figura 8). Assim, uma nova linha ferroviária foi construída sobre a Serra do Mar em 1895, havendo a distinção entre a nova estrada de ferro, denominada "Serra Nova" e o antigo leito férreo na "Serra Velha", ambos administrados pela SPR (Santos, 1996, p. 107).

Figura 8 – Carta Geral do Estado de São Paulo. Apresenta as estradas de ferro em São Paulo e parte dos estados vizinhos, em 1904.



Fonte: (Williams, 1904)

Jakob (2003, p. 44) afirma que a criação da rede ferroviária em São Paulo se deu pela exploração do café, iniciado pela São Paulo Railway com o ramal Santos-Jundiaí (1867), comenta que “a predominância do café já era aparente, pois era um produto relativamente novo e sua produção correspondia às condições do país”. O produto auxiliou no crescimento da receita provincial de São Paulo, e, na instalação de serviços públicos e consequências na industrialização da capital. No entanto, o café, controlado por empresários brasileiros no final do século XIX acarretou sua superprodução e a queda dos preços no mercado mundial, antecipando a crise de 1929 (Jakob, 2003, p. 45).

A mudança deste paradigma econômico, como em outras épocas, alterou novamente a dinâmica entre o território, a paisagem e a economia ao iniciar a industrialização no litoral paulista, o que fez surgir uma nova paisagem produtiva em meio a territorialidade de outros caminhos preexistentes em relação à transposição da Serra do Mar. A influência do capital inglês se destacou pela criação da empresa ferroviária e de seu monopólio de acesso ao trecho do porto santista. Ademais, agilizou o transporte de mercadorias, sendo o café o principal produto de exportação

à época e da importação de produtos manufaturados provenientes da Inglaterra, os quais seriam comercializados no território nacional. Entretanto, em 1889, se iniciavam os primeiros protestos contra este monopólio sob a rota do porto de Santos.

Com a expansão do café para o Oeste Paulista (figura 9), a região iria consolidar novamente um papel entre o planalto e o interior, dado pelo escoamento do café pelo porto de Santos. A construção de linhas ferroviárias pela companhia inglesa São Paulo Railway na região cumpriu um papel fundamental para o crescimento rápido da produção do produto e como vetor da expansão paulista, que, iria ter no porto de Santos o maior escoamento para os mercados consumidores internacionais.

A Baixada Santista iria testemunhar as mudanças ocasionadas pela economia cafeeira no decorrer do século XX com a construção de outras malhas ferroviárias em seu território, e, posterior superação da cafeicultura devido à situação de vulnerabilidade econômica nos anos 1930 pela oferta e procura do café, com seu valor já depreciado ocasionando o debacle ferroviário em algumas cidades do litoral ao fim do século XX e início do XXI. Era ressaltada a necessidade de uma estrada de ferro alternativa que partia do interior paulista com destino ao porto, projeto futuramente encabeçado pela linha ferroviária Mairinque-Santos, em 1937, pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS).

O fim da concessão da São Paulo Railway ocorreu em 13 de setembro de 1946, pelo Decreto-lei nº 9.886, sendo encampada pelo governo brasileiro e gerenciada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas. Dois anos após a encampação surgia a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (EFSJ). Em 1957 esta estrada de ferro, junto à Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) e algumas outras, passaram a fazer parte da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) (Santos, 1996, p. 108).

Figura 9 – Extensão aproximada das plantações de café na região sudeste do Brasil em 1901. Em amarelo as zonas cafeeiras em 1892; em verde as novas plantações.



Fonte: (Alcock, 1901)

A cidade de Santos era responsável pela maior parte da movimentação nacional do café na década de 1920, deste modo consolidava a sua posição como porto de maior escoamento do produto. Além da necessidade de escoamento, o complexo cafeeiro implantado na Baixada Santista, possuía também outras necessidades advindas do padrão de acumulação, outras atividades que apoiaram a atividade primária. Temos como exemplo na cidade de Santos, além das atividades portuárias, o surgimento da praça comercial servindo como ponto financeiro, sedes de grandes empresas de comércio exterior, bancos comerciais, escritórios e a Bolsa de Valores do Café. Correlato a isto, há o surgimento da burguesia mercantil baseada na acumulação do provimento e abastecimento das necessidades da população ligada ao café, em área portuária ou comercial. Possibilitou também transformações na cidade, como a implantação de infraestruturas urbanas - eletricidade, iluminação pública, transporte público e o sistema de canais - devido ao aumento populacional e a demanda destas atividades.

Com a implantação do complexo cafeeiro, a dinâmica econômica da região passou por transformações ao ter um parque industrial diversificado no Estado, seja ao articular a dinâmica agropecuária proveniente do interior ou nas necessidades

internas das diferentes atividades do complexo - ferrovias, bens de salário e urbanização. Além da diversificação apresentada no complexo cafeeiro, a cidade também apresentou a importação de máquinas e equipamentos, como plantas nos setores alimentícios, tecidos e papel ao atender as demandas do acelerado processo de urbanização do estado e da região que garantiam auxílio às atividades portuárias (Colantonio, 2009, p. 19). Contudo, entre os anos 1924-1925 ocorre uma crise de congestionamento no porto devido à alta do café e o aumento das importações ocasionada principalmente pela incipiente malha ferroviária entre Santos e o interior do estado (Jakob, 2003, p. 46). Tal prerrogativa pode ter fomentado a participação de outras empresas para a construção de linhas alternativas ao escoamento da produção proveniente do interior, como a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) com o ramal Mairinque-Santos entre as décadas de 1920 e 1930. No entanto, a conjuntura destes fatores para a exportação da mercadoria seria solapada pela crise econômica de 1929.

Devido à quebra da Bolsa de Nova Iorque em 1929, a crise econômica da cafeicultura se intensificou com a compressão da demanda e dos preços do café, impactando a economia brasileira ao acarretar um alto número de desemprego e falências geradas na virada da década de 1930. As políticas promovidas na época para recuperação do setor industrial na economia paulista foram determinantes para o crescimento econômico, unindo uma rápida retomada do dinamismo econômico nacional e da região. A economia paulista intensificou sua diversificação produtiva, passando por transformações em suas atividades urbano-industriais. Ampliou quantitativa e qualitativamente novos ramos industriais gerando novas necessidades, aumentando o surgimento de inúmeras atividades do setor terciário. Tal padrão de acumulação era baseado na industrialização restringida ao engendrar uma dinâmica urbana pautada na classe média crescente e na inexistência da massificação do consumo de bens duráveis, reproduzindo uma diferenciação entre o campo e cidade, entre burgueses e operários (Colantonio, 2009, p. 22).

São Vicente no mesmo período recebeu investimentos industriais em sua área insular, com destaque para a fábrica Companhia Vidraria Santa Marina (1937) implantada em uma região farta do insumo para a produção de vidros impressos. Além de uma praça central e outros equipamentos urbanos (Colantonio, 2009, p. 20; Vale, 2008, p. 46). A “fábrica de vidros” como é conhecida na cidade, era vizinha à estação São Vicente, inaugurada em 1913 pela Southern São Paulo Railway (SSPR) no ramal

Santos-Juquiá. Em sua área continental, São Vicente recebia neste período a implantação do leito férreo advindo deste ramal. Posteriormente, um conjunto de estações ferroviárias seria estabelecido no continente por uma outra linha férrea, a Mairinque-Santos, ao longo da descida da serra e na planície aproveitando a infraestrutura previamente consolidada pela SSPR.

1.3.2 SOUTHERN SÃO PAULO RAILWAY

A influência do capital inglês não se limitou à linha Santos-Jundiaí, concedida à empresa São Paulo Railway. Na primeira década do século XX, a Southern São Paulo Railway (SSPR), ferrovia que antecedeu a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), iniciou a construção da linha Santos-Juquiá em 1910. A linha férrea ligava o porto santista ao Vale do Ribeira, ao integrar o sul do estado e o escoamento da produção agrícola desta região.

Conforme aponta Santos (1996, p. 109) "a estrada de ferro de 1910, de Santos a Juquiá, veio a tornar-se altamente deficitária, pela decadência agrícola da região". Como alternativa a desativação da linha, fora construído o tronco ferroviário Mairinque-Santos (figuras 10 e 11), o qual possibilitou a relação entre o porto de Santos a São Paulo, por meio de uma ferrovia estatal. Tornou-se uma solução a problemática das altas tarifas pela concessionária inglesa que fazia a mesma ligação a capital paulista, a São Paulo Railway. Assim, "a construção do tronco ferroviário Mairinque-Santos proporcionou a recuperação da antiga linha Santos-Juquiá, interligando-a, também, com São Paulo e o interior paulista", integrava, nesta malha ferroviária o porto de Santos e o Vale do Ribeira, que detinha a produção de minério, chá, palmito, tangerina, abacaxi dentre outros produtos.

Figura 10 – Situação das linhas ferroviárias no Estado de São Paulo em 1913



Fonte: (ESTADO DE SÃO PAULO, 1913)

Figura 11 – Destaque para a linha em tráfego da Southern São Paulo Railway até Itanhaém e a construção do trecho para Juquiá



Fonte: (ESTADO DE SÃO PAULO, 1913)

A recuperação e implantação do tronco Mairinque-Santos possuiu grande importância para o desenvolvimento do porto de Santos e, conseqüentemente, para a parcela territorial distante da Ilha de São Vicente, sobretudo a região continental ao sul da Baixada Santista (figura 12). A proposta de uma estrada de ferro independente da São Paulo Railway, que fizesse a ligação entre o porto de Santos a capital do Estado já era anunciada em jornais de São Paulo e do Rio de Janeiro ao fim do século XIX:

Em agosto de 1882, os jornais de São Paulo e Rio de Janeiro publicavam ampla notícia sobre a apresentação dos projetos de José Carlos de Carvalho, que propunha a construção de uma estrada de ferro que ligasse a capital de São Paulo ao porto de Santos, independente da estrada de ferro da São Paulo Railway. (Santos, 1996, p. 109)

As altas tarifas cobradas pela concessionária inglesa dificultavam a comunicação entre a Capital e o principal porto de escoamento à época. A zona de privilégio que a companhia detinha abarcava o transporte de mercadorias pelo leito ferroviário, seja de exportação ou importação destinadas ao porto de Santos ou provenientes dele. Neste período, diversos projetos e estudos ferroviários foram criados com o intuito de acabar com a concessão da São Paulo Railway. Destacaram-se alguns nomes:

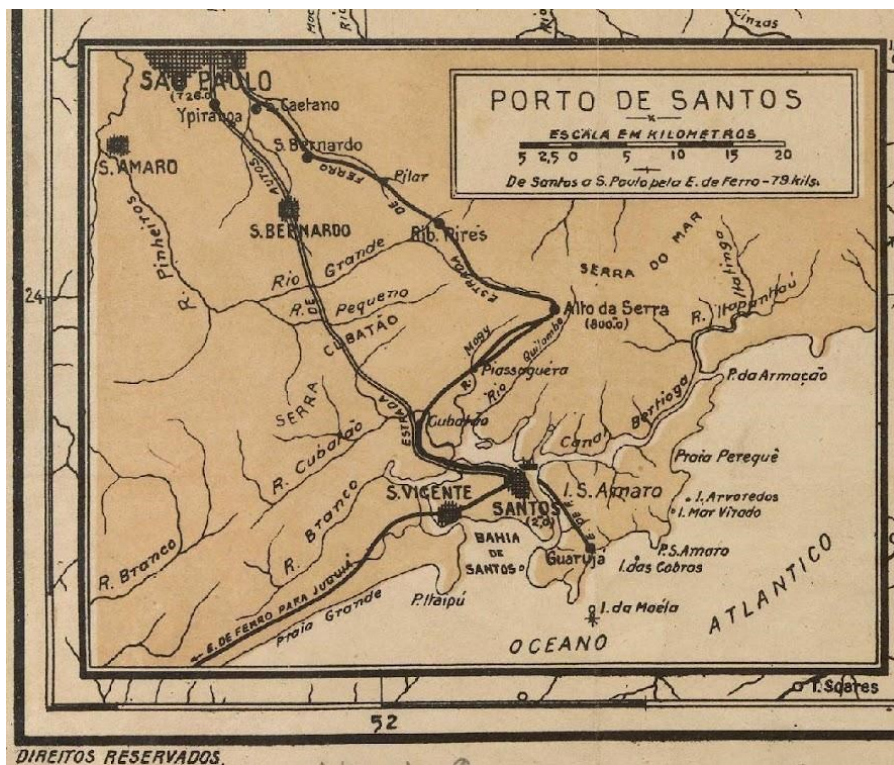
[...] o Itaici a Santos, de José Carlos Rodrigues, em 1887; a Santos a Itu, de Manoel Baiano & Comp., do mesmo ano; Itupeva a Santos, de Francisco Emydio da Fonseca e Alonso G. da Fonseca, de 1888, passando pelos municípios de Cabreúva, Aragaranguama, São Roque, Cotia e Una, na época importantes centros de produção. (Santos, 1996, p. 109)

Dentre as companhias, uniram-se a Companhia Ituana à Companhia Sorocabana, prolongando o trecho ferroviário entre as cidades de Itu a Mairinque, continuada a linha até o porto de Santos. Contudo, "a tentativa fracassou, conforme "Relatórios da Companhia", apresentados aos seus acionistas, nos anos de 1894 e 1895" (Santos, 1996, p. 109).

As tentativas posteriores da Companhia Sorocabana e de outras empresas à chegada ao porto esbarravam no privilégio de zona, desta vez da Southern São Paulo

Railway Company. Decorrente da questão sobre o privilégio de zona, o governador do estado de São Paulo Altino Arantes Marques em seu período de governo (1916 a 1920), fomentou sobre a concorrência para que a Estrada de Ferro Sorocabana descesse a Serra do Mar e, para este fim realizou gestões para que o Estado encampasse a Southern Railway Company.

Figura 12 – Detalhe do mapa do Estado de São Paulo. A linha ferroviária da SSPR atravessa a região continental de São Vicente



Fonte: (Ribeiro, 1924)

Apenas em 1926, por iniciativa de Júlio Prestes de Albuquerque, o governo do Estado comprou a linha da Southern São Paulo Railway, momento este que ainda vigorava o sistema de privilégio de zona de ambas as companhias dirigidas pelos ingleses, principalmente da linha entre Santos a Jundiá. Este acontecimento deu início às obras da Mairinque-Santos, o qual aumentaria a renda da companhia Sorocabana. Assinado no segundo semestre de 1926, a escritura da compra da Estrada de Ferro Southern, passando assim o acervo da estrada para a Sorocabana, estabelecendo um fim ao privilégio de zona da companhia inglesa. A linha da antiga Southern Railway à Sorocabana foi incorporada de fato em 1927:

Em virtude da Lei nº 2.208, de 23 de novembro de 1927, e pelo Decreto nº 4.324, de 23 de dezembro do mesmo ano, o Dr. Júlio Prestes ordenou definitivamente a incorporação da antiga Southern Railway à Sorocabana, com a denominação de "Linha do Juquiá" (Santos, 1996, p. 109)

A partir deste momento, é importante ressaltar o papel da retomada deste trecho e de aproveitar a altura do Km 19 para a construção da ferrovia, sendo este a localidade de Samaritá, território da região continental de São Vicente:

Fica assim explicada a razão de ser escolhido, na época, um lugarejo - Samaritá - como ponto inicial da linha que estava sendo construída, aproveitando-se o leito da Southern, do Km 19 e dali até o cais de Santos. (Santos, 1996, p. 109)

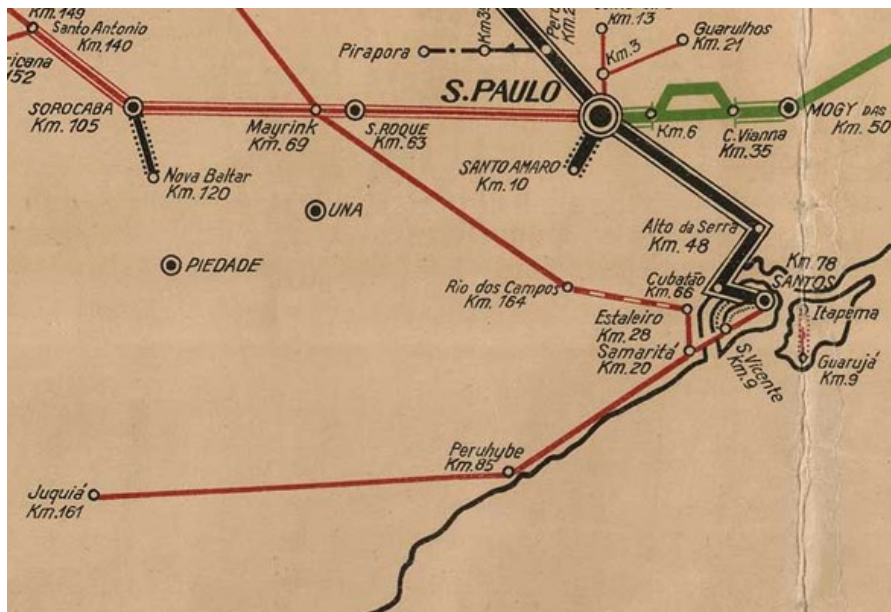
Constata-se a relevância do local escolhido, seja para a consolidação do início da linha, próximo ao pé da Serra e, das consequências sociais e econômicas posteriores que se deram a partir de seu funcionamento ao longo do século XX. Seja em decorrência de seu funcionamento para o estado de São Paulo, ou especificamente, em relação a parcela continental do município vicentino, sendo o "ponto inicial da locação da nova linha que viria a ligar o litoral ao planalto" (Santos, 1996, p. 110). Assim, os pontos extremos do ramal da Sorocabana ao litoral paulista, escolhidos e designados foram Mairinque e Samaritá (figuras 13 e 14).

Figura 13 – Esquema da viação férrea no Estado de São Paulo, em 1935



Fonte: (SCHEMA DA VIAÇÃO FERREA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1935, 1936)

Figura 14 – Ampliação do esquema ferroviário, ao centro o ramal Mairinque-Santos



Fonte: (SCHEMA DA VIAÇÃO FERREA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1935, 1936)

Os serviços de confecção foram iniciados em 1928, sendo feitos aterros, túneis, viadutos, pontes e caminhos em toda serra e planalto. Os trabalhos aconteciam simultaneamente entre duas equipes que se dividiam uma no pé da serra, partindo de Samaritá e a outra no alto, descendo ao encontro da primeira. A operação da linha se deu em 10 de dezembro de 1937 ao correr trens de cargas e o transporte de passageiros. No ano seguinte, a inauguração oficial esteve presente o Presidente da República Getúlio Vargas, o Interventor Federal de São Paulo Adhemar de Barros,

suas famílias, a comitiva e representantes da imprensa nacional, em 26 de julho de 1938 (figura 15).

Figura 15 – Visita oficial do presidente Getúlio Vargas à linha Mairinque-Santos, em 26 de julho de 1938



Fonte: (Junior, 2001)

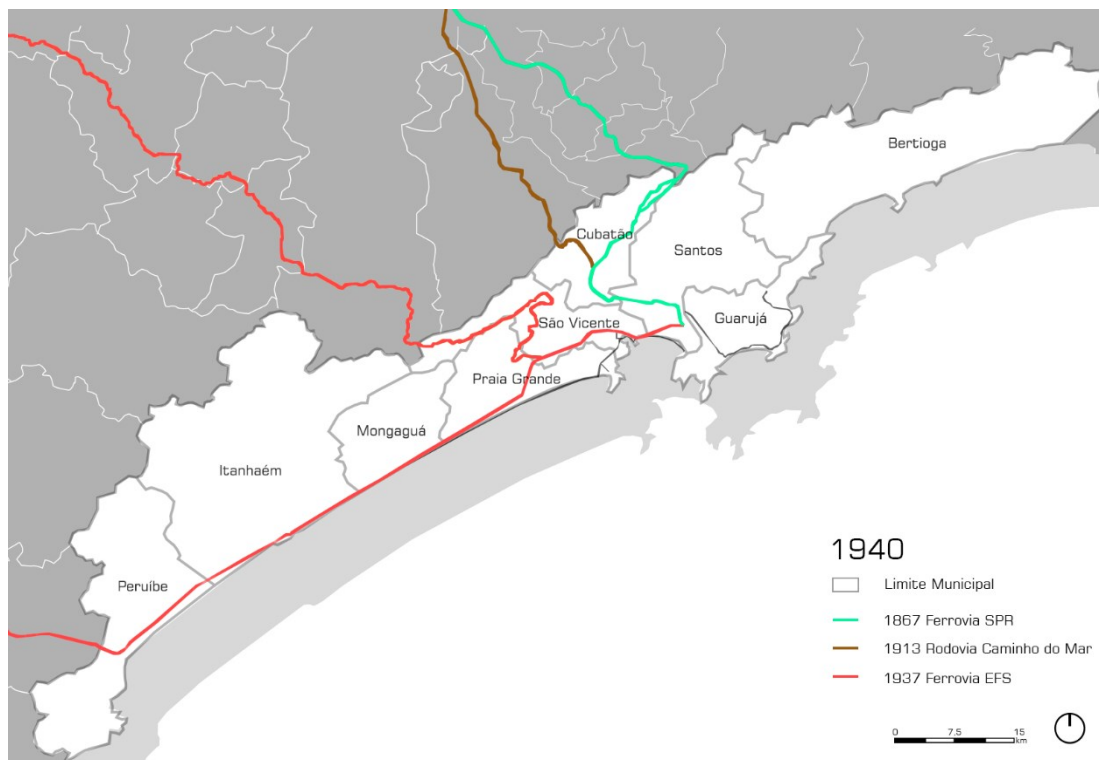
Apesar do grande feito projetado e executado pela engenharia nacional, a fim de galgar a Serra do Mar, a empreitada, possuiu custos financeiros e, sobretudo humanos, pois:

[...] a fim de que as paralelas de aço fossem assentadas com esmero e capricho, abertura de túneis, confecção de vigas de concreto armado lançados sobre grotões, abismo, córregos e rios, perderam a vida inúmeros trabalhadores, famílias, empreiteiros e engenheiros, em acidentes e vitimados por doenças, como "maleita" e febre intermitente. (Santos, 1996, p. 110)

A operação da antiga Southern São Paulo Railway compreendia Santos a Juquiá. A ligação ferroviária Mairinque-Santos construída pela Sorocabana passava pelo município de São Vicente, sendo "o mais moderno trecho ferroviário, todo de concreto armado". Dentro da cidade, na Serra do Mar, percorria 42km, construído 27 túneis e 5.400 metros de pontes e viadutos. A bitola era de 1,00 metro e possuía linha dupla em toda sua extensão.

A linha ferroviária ao sair do continente da cidade adentrava na Ilha de São Vicente, atravessava a Ponte dos Barreiros, construída pela Southern São Paulo Railway em 1914 e reconstruída entre os anos 1972 e 1975, com tubos de concreto armado. Assim, ao percorrer o município vicentino na área insular, tinha como destino Santos, para chegar ao porto (figura 16).

Figura 16 – Representação dos caminhos em 1940 na RMBS. Nota-se em vermelho a encampada SSPR, tornada EFS



Fonte: Isabela Ferreira Billi e Roberto Sakamoto. Adaptado pelo autor, 2024

A Companhia Sorocabana, em 1949 deu início aos estudos ao ramal ferroviário entre Samaritá e Cubatão, tendo em vista a futura implantação da Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa), em Cubatão. O ramal iria serpentear o pé da serra até chegar na cidade vizinha, no pátio da Estrada de Ferro Santos-Jundiá (EFSJ, antiga São Paulo Railway). O estudo foi retomado em 1960 a partir de Paratinga até o pátio de Piaçaguera na EFSJ. Contudo, já sob a administração da FEPASA, em 1973, a partir de outro reestudo do trecho foram retomadas as obras da ligação ferroviária Paratinga-Perequê.

Em 1969, a Estrada de Ferro Sorocabana, propriedade administrada pelo Estado de São Paulo, foi submetida à Lei de Sociedades Anônimas, passou a ser

Estrada de Ferro Sorocabana S.A pelo Decreto-Lei de 18 de setembro de 1969. Dois anos após se tornar uma empresa de capital privado, foi constituída a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) pela Lei nº10.410, de 28 de outubro de 1971. Foram unificadas as seguintes linhas férreas:

Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana S.A., Estrada de Ferro Araraquara S.A. e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas S.A, serão atribuídas, mediante a unificação, nos termos do Decreto-Lei Federal nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, à FEPASA - Ferrovia Paulista S.A., como sociedade de economia mista a ser constituída. (Santos, 1996, p. 112)

Ao ser articulado pela FEPASA, a ligação citada anteriormente entre as cidades de São Vicente e Cubatão possuiu importante relevância para o Estado de São Paulo, ao ter o escoamento pelo Porto de Santos dos produtos e da produção oriunda do interior paulista e, dos estados de Minas Gerais, Goiás e do Mato Grosso. Segundo Santos (1996, p. 112):

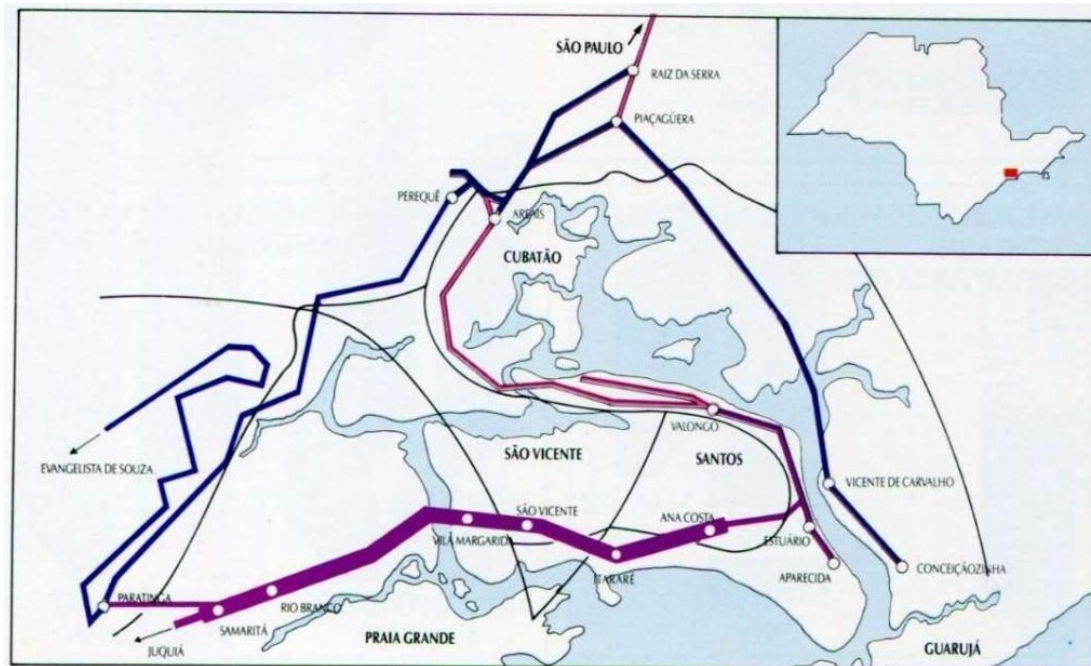
Ela foi considerada prioritária pelo Governo Federal, juntamente com a construção do Anel Ferroviário de São Paulo, alargamento e duplicação da bitola entre Mairinque e Santos, e a construção do ramal ferroviário para o Cais de Conceiçãozinha, que constituíam uma nova opção de ligação ferroviária ao Porto de Santos, no sistema da bitola de 1,60m (larga).

Partia do Km 106+973, do Ramal de Santos da FEPASA (anteriormente Estrada de Ferro Sorocabana), a localidade Paratinga, próxima à Samaritá que, iria permitir o alcance ao pátio do Perequê, ligando as linhas da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) com acesso aos pátios da Cosipa e de Piaçaguera em suas instalações nas margens direita e esquerda do porto santista. A construção da ligação ferroviária Paratinga-Perequê, iria modificar a dinâmica de transporte de cargas e passageiros em São Vicente, seja em sua área continental e insular, ao ter o trecho que cortava a Ilha de São Vicente desativado para o transporte de passageiros, pois a FEPASA passou a transportar somente cargas em 1996.

O transporte de passageiros foi transferido para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), constituída somente para esta finalidade. A linha férrea entre Santos (Estação Ana Costa) e São Vicente (Estação Samaritá) passou a ser

usada pela CPTM e por seu Trem Intrametropolitano, conhecido como TIM. O trecho da linha utilizado por este trem percorria entre as estações de Samaritá até a Ana Costa, em Santos - sendo desativado o trecho da última estação (Estuário) da linha ferroviária, para uso eventual da FEPASA para o escoamento das cargas ao porto santista (figura 17).

Figura 17 – Mapa do Trem Intrametropolitano (TIM) da Baixada Santista



Fonte: (FEPASA, 1989, p. 7)

No final do século XX, surge a tentativa de promover uma maior disponibilidade de acesso ao continente da cidade, com a construção de uma ponte rodoviária ao lado da ferrovia existente. Foi reivindicado pelos grupos hegemônicos da cidade uma ligação rodoviária entre as duas partes da cidade através de uma adaptação na Ponte dos Barreiros da FEPASA. Assim, a autorização para a sua construção se deu no ano de 1986, contudo, foram constatados problemas financeiros por parte do município para arcar com os custos da obra. Os trabalhos para a execução da ponte rodoviária foram retomados quatro anos após sua autorização no ano 1990 e, somente em 1995, ela foi inaugurada, apesar das paralisações pela falta de recursos. A ponte rodoferroviária permitia o tráfego em mão dupla de veículos automotores.

Com o fim da operação do TIM, em julho de 1999, o acesso ao continente se deu apenas através do modelo rodoviário. A linha ferroviária foi utilizada somente para

o transporte de cargas até Cubatão, utilizando o complexo ferroviário de Samaritá como apoio ao funcionamento da estação Estuário. Ao ser concluído, o ramal Paratinga-Perequê – operado pela empresa América Latina Logística, em agosto de 2007 cessaram as operações e o transporte de cargas em Samaritá.

As consequências da desativação das linhas seja da antiga EFS e do TIM para a paisagem vicentina será abordada no capítulo sobre as transformações na paisagem e ferrovia.

1.4 O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DA RMBS

Os outros municípios da atual Região Metropolitana da Baixada Santista⁶ (RMBS) – criada mediante Lei Complementar Estadual 815 de 30 de julho de 1996 – tinham como dinâmica socioeconômica a base na cultura de subsistência e na função de proteção militar com os fortes da época colonial (Colantonio, 2009, p. 19). A cidade de Itanhaém, no litoral sul, possuía inicialmente uma cultura com características mercantis à base de bananas, com crescimento considerável na década de vinte devido a inauguração da estrada de ferro São Paulo Railway que ligava Santos a Juquiá inaugurada em 1914. No mesmo ano houve a ligação para veículos de passeio e pedestres entre a ilha de São Vicente e o litoral sul pela Ponte Pênsil, que tinha por finalidade, através de dutos que passavam debaixo da ponte o escoamento do esgoto vicentino para a região litorânea, onde atualmente está a cidade de Praia Grande. Anteriormente à consolidação da ferrovia, os fluxos de pessoas e mercadorias ao litoral sul eram feitos pelos percursos naturais na faixa de areia da praia ou por pequenas embarcações de cabotagem. As outras localidades já apresentavam dependência de Santos, sendo o centro comercial e da prestação de serviços públicos (Colantonio, 2009, p. 20). As regiões ao norte do litoral da Baixada Santista (neste período histórico, Santos e Guarujá) possuíam uma rede terciária envolvida no segmento voltado às classes mais abastadas e o litoral sul (Itanhaém e São Vicente) atendiam a classes média e média baixa (Colantonio, 2009, p. 26).

Para Felipe Caboclo Colantonio (2009, p. 28), a indústria na região da Baixada Santista não possuía o suporte para um desenvolvimento agrícola importante,

⁶ Ao todo, compõem a Região Metropolitana da Baixada Santista nove municípios: Santos, São Vicente, Praia Grande, Guarujá, Bertioga, Itanhaém, Cubatão, Mongaguá e Peruíbe.

ocorrendo o desenvolvimento à uma nova expansão industrial que ocorreria na industrialização pesada com foco na extração de produtos naturais locais, voltado aos bens de consumo não duráveis e ligados ao processo de urbanização, enquanto a capital do estado e seu entorno começavam a apresentar uma dinâmica metropolitana ao possuir uma base industrial diversificada. No interior do estado algumas regiões possuíam parques industriais e relações com o ramo agropecuário além de atender as necessidades básicas regionais (Colantonio, 2009, p. 23). Para Andrade (1995, p. 100), a ideia de progresso relacionado ao café na década de 1920, principalmente na cidade de Santos, se deve aos fatores comerciais e urbanísticos ao ter a inserção do moderno processo de urbanização da cidade. Contudo, na década seguinte, a queda do café empobreceu a economia da cidade.

A partir da crise econômica mundial, a região da Baixada Santista passou por um processo de recessão pela dependência estrutural das funções econômicas da cidade de Santos frente ao café, com a queda na movimentação do porto de 3,18 milhões de toneladas em 1928 para 1,8 milhões em 1932. Entre os anos 1928 e 1930, o preço da saca caiu 38%, uma queda na movimentação da atividade portuária em valor de 32% nas exportações totais. A recuperação do porto neste período se deu pela diversificação de suas exportações com o incremento de produtos manufaturados e de outros produtos primários, como o algodão (Colantonio, 2009, p. 29).

A Ilha de São Vicente passou por transformações urbanísticas ao ter suas duas cidades em processo de expansão. Durante as décadas de 1940 a 1960, o município de São Vicente perde para Santos, bairros que compõem atualmente a zona noroeste (Vila São Jorge, Bom Retiro, Jardim Rádio Clube e Areia Branca) da cidade vizinha e parte da orla da praia ao ser retificada em sua divisa com o bairro José Menino. Durante os anos 1949 a 1953, São Vicente passa a ter dois distritos, a sede e Solemar, como território desmembrado, o que possibilitou posteriormente, o processo de emancipação político-administrativa de Praia Grande, reconhecido definitivamente em 1967.

Santos teve sua urbanização realizada dentro de uma diretriz administrativa pela Prefeitura e a Comissão de Saneamento, enquanto São Vicente sem dispor de tais artifícios assistiu a formação de loteamentos e terrenos sem obedecer às posturas municipais (Jakob, 2003, p. 24). Ao final da década de 1940, Santos detinha 80% do valor da produção industrial da Baixada Santista, Cubatão e São Vicente participavam com 9% e 5,5% respectivamente. O principal produto na movimentação do porto, o

café, apresentou uma considerável recuperação no final da década de quarenta se comparado à década anterior, entretanto, não houve o retorno à importância que tivera no início do século XX (Colantonio, 2009, p. 30). Santos, concentrava além da indústria, o comércio e serviços regionais e abarcava também a estrutura econômica urbana da região litorânea como centro dinâmico até a década de 1950 (Jakob, 2003, p. 50).

As mudanças no modelo econômico na região da Baixada Santista aconteceram, sobretudo, com o início da industrialização de Cubatão, na década de 1950. A única cidade que não está situada no litoral da Baixada Santista merece destaque em um breve retrospecto ao que se refere a seu conturbado domínio territorial: foi considerado município em 1833 ao ter como nome Cubatão, substituído ao antigo Porto Geral de Cubatão, entretanto, pela decadência de sua função portuária, este novo município foi anexado novamente à Santos em 1841. Até o surgimento da Via Anchieta a cidade ficou estagnada. Foi considerado distrito de Santos em 26 de outubro de 1922, e, novamente município em 1º de janeiro de 1949 ao ser desmembrado pela criação de seu pólo industrial alterando sua dinâmica urbana (Colantonio, 2009, p. 23; Jakob, 2003, p. 31). As primeiras expressões de cunho industrial no município de Cubatão, no entanto, se deram ao início da década de 1910 pela instalação de um curtume (1912), seguido pela Companhia Santista de Papel, a fábrica de papel Fabril (1918) e a construção de usinas de energia pela Light nas escarpas da Serra do Mar em diferentes etapas nos seguintes anos: 1926, 1952 e 1955 (Jakob, 2003, p. 31).

O papel da ferrovia e do café já se apresentavam obsoletos à época. A superação econômica se deu através do crescimento da indústria pesada pela inauguração da Refinaria Presidente Bernardes, em 1955, e pelas indústrias petroquímicas atraídas entre 1950 e 1960, com destaque para a Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), instalada em 1963 (Colantonio, 2009, p. 30; Jakob, 2003, p. 31). Cubatão recebeu uma grande quantidade de imigrantes, principalmente do Nordeste ou seus descendentes, que buscavam empregos no Polo Petroquímico e Siderúrgico da região durante sua fase pioneira de industrialização, que durou até meados da década de 1950. Essa população também participou das obras de construção da siderúrgica COSIPA, que fazia parte da expansão do polo petroquímico, até 1964 (Jakob, 2003, p. 33; Oliveira, Helder dos Santos de, 2002, p. 15). As indústrias em Cubatão cresciam mais rapidamente do que os próprios

residentes da cidade, eram criadas demandas de um perfil trabalhador operariado, refletindo nas condições locais de moradia e habitabilidade, ao ter na especulação imobiliária a emergência de ocupações ilegais (Jakob, 2003, p. 32). A aglomeração das atividades industriais no município de Cubatão, de indústrias químicas e petroquímicas como principal vetor da economia não tardou para demonstrar “os efeitos devastadores da poluição desenfreada” (Jakob, 2003, p. 33), até então ignorados e abafados pelas autoridades locais⁷, ao ter enquadramento na Lei de Segurança Nacional por dezessete anos, entre 4 de junho de 1968 e 25 de maio de 1985.

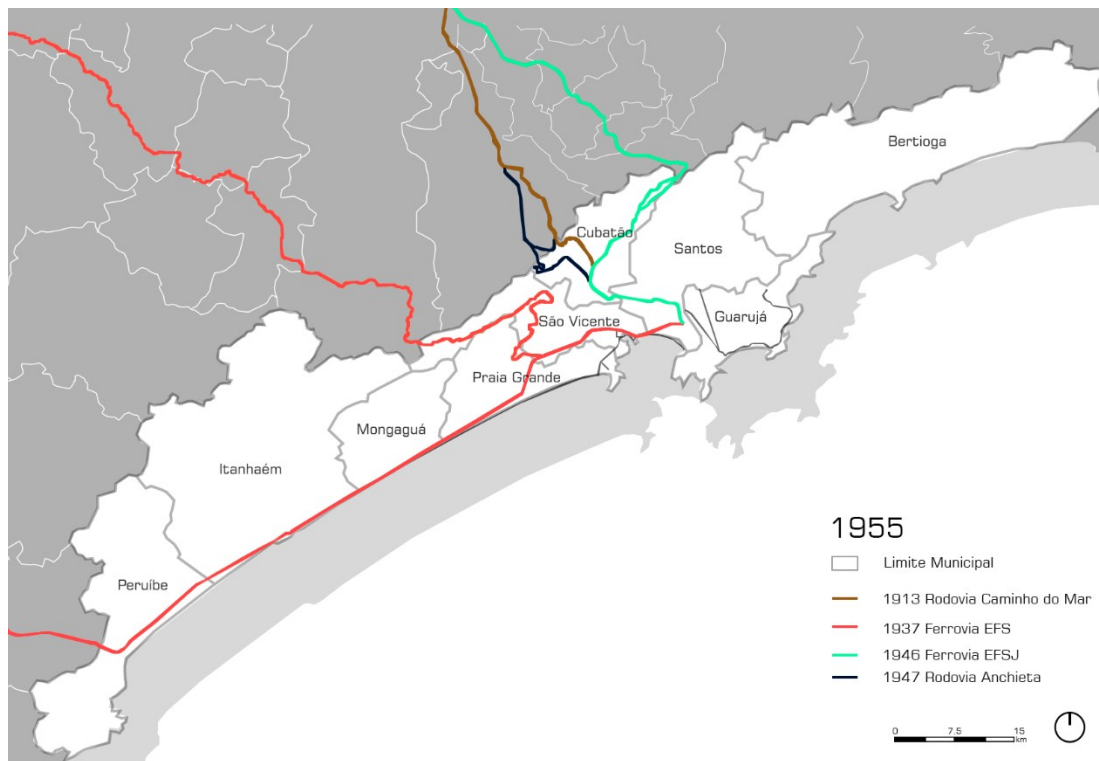
Outro ponto a ser destacado foi o aumento do turismo balneário nas cidades do litoral, possibilitado pela construção da Rodovia Anchieta (SP-150) e potencializado pelo automóvel, aumentando o crescimento populacional (figura 18). De acordo com Jakob (2003, p. 31), as obras de construção e manutenção da Via Anchieta culminou nas modificações da paisagem e na “expulsão” dos operários para o assentamento da classe média paulistana, intensificando a ocupação nas encostas da Serra do Mar entre 1938 e 1947. Fenômeno parecido com o surgimento dos primeiros bairros pobres na cidade de Cubatão no início do século XX às margens da rodovia e ferrovia, e o que ocorreria entre as décadas de 1970 e 1980 com o espraiamento destes bairros na encosta a partir da estrada, sendo formado os bairros “Cota”.

Em paralelo a este mesmo período, ocorrem ocupações em áreas de inundação ou com alta declividade na cidade de São Vicente. As residências na ilha de São Vicente começam a ser verticalizadas neste mesmo período, devido ao aumento populacional e a saturação de áreas disponíveis para atender a demanda turística em áreas mais valorizadas próximas à orla, e, em sua área continental o espraiamento de ocupações e surgimento de novos abairramentos próximos às áreas ferroviárias e com ligação às cidades vizinhas de Praia Grande e Cubatão (Jakob, 2003, p. 24).

⁷ A expansão do Pólo Petroquímico e Siderúrgico de Cubatão resultou na implantação de indústrias de fertilizantes e agrotóxicos, gerando uma grande quantidade de resíduos químicos que precisavam ser descartados em algum lugar. Infelizmente, uma das “soluções” encontradas foi o depósito desses resíduos na área onde hoje está localizado o bairro Quarentenário, na área continental de São Vicente, causando uma rápida deterioração de uma região anteriormente rica e preservada. A subsidiária brasileira da multinacional francesa Rhône-Poulenc, Rhodia S/A, cometeu um grave crime ambiental que resultou na contaminação do solo, rios, lençol freático, fauna, flora e em toda a cadeia alimentar. Esse incidente comprometeu a utilização dos recursos naturais da região (Oliveira, Helder dos Santos de, 2002).

No período da década de 1970 as exportações agrícolas foram substituídas da via ferroviária para a rodoviária, além da alteração do polo produtor do café para o estado do Paraná, com destaque as exportações feitas pelo porto de Paranaguá (Colantonio, 2009, p. 44).

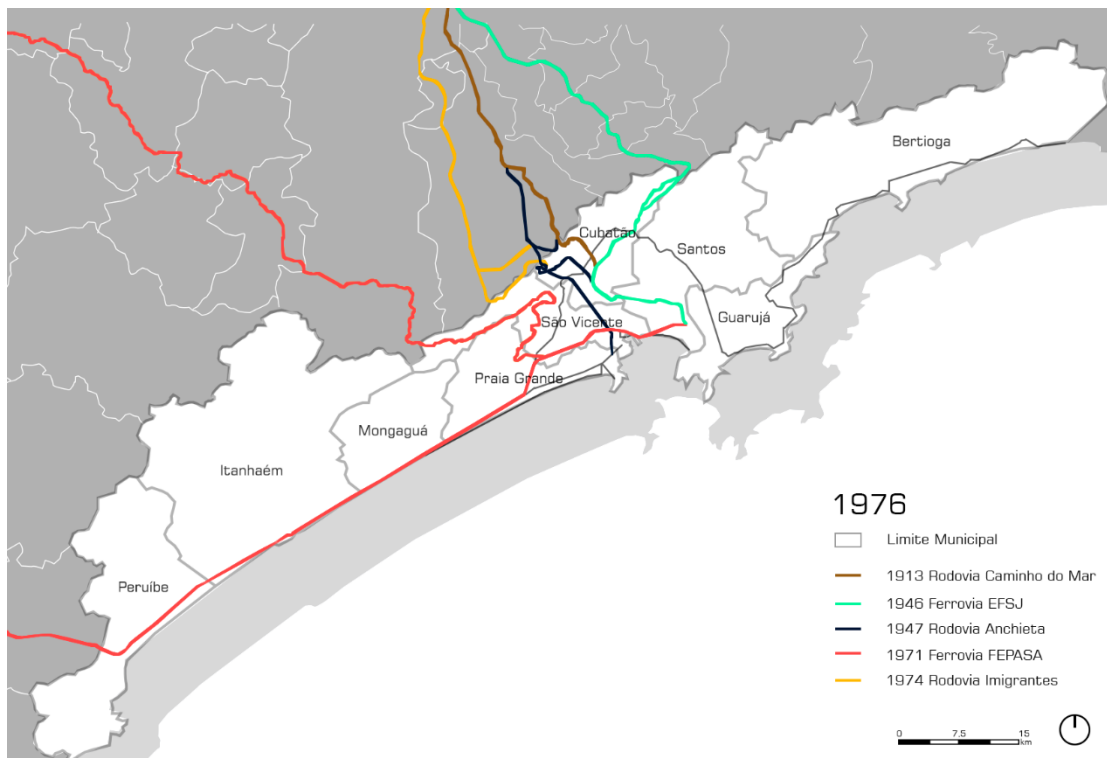
Figura 18 – Representação dos caminhos em 1955 na RMBS. Em verde a ferrovia EFSJ (antiga SPR) e vermelho a linha férrea da EFS



Fonte: Isabela Ferreira Billi e Roberto Sakamoto. Adaptado pelo autor, 2024

Devido à saturação da Via Anchieta, tornou-se necessária a criação de uma nova rodovia, inaugurada a Rodovia dos Imigrantes (SP-160) em 1974, aumentando consideravelmente o fluxo de pessoas e mercadorias na região (figura 19). Entre as décadas de 1970 a 1990 a dinâmica regional se consolidou nas atividades portuárias, industriais e de veraneio como as principais atividades derivadas da economia paulista, influenciada sobretudo pela Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e, das dinâmicas econômicas de outras regiões do país que tem no comércio exterior origem e destino de suas atividades. Do ponto de vista urbano, a região apresenta municípios conurbados sem uma diferenciação de seus limites físicos e econômicos.

Figura 19 – Representação dos caminhos em 1976 na RMBS. Em amarelo a Rodovia dos Imigrantes, em azul 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: Adaptado de Isabela Ferreira Billi e Roberto Sakamoto. Elaborado pelo autor, 2024

Os investimentos estaduais de infraestrutura se direcionavam para a expansão e integração de sua malha rodoviária que ligavam diferentes partes do estado à capital paulista, enquanto, no mesmo período se intensifica a descontinuidade do uso ferroviário (Colantonio, 2009, p. 48). Neste período quatro novas rodovias integraram o sistema de transporte rodoviário estadual, compondo o Sistema Anchieta Imigrantes (SAI), facilitando a ligação do Planalto Paulista ao município de Guarujá sem passar pela cidade de Santos e pelo sistema de balsas que ligavam as duas cidades. Potencializou também o turismo na cidade [de Guarujá] e a facilidade à outra margem do porto de Santos ao acesso de veículos de transporte de mercadorias. É destacado a influência do modal rodoviário para as cidades distantes da metrópole santista, anteriormente com dificuldades de acesso (Bertioga, Itanhaém e Peruíbe) e posteriormente integradas pela facilidade de acesso disponibilizado pela rodovia com maior capilaridade se comparado aos eixos ferroviários. Cabe ressaltar que a ocupação territorial da Baixada Santista se faz em uma longa e estreita faixa de terra disponível à ocupação ao longo da costa e a impossibilidade de ocupações em áreas oceânicas e da Serra do Mar (Colantonio, 2009, p. 52).

O ritmo de crescimento da região no período da década de 1970 é superior ao da RMSP. Há o crescimento econômico da região por base nas demandas e atrativos das grandes obras de plantas industriais no polo de Cubatão, das obras de infraestrutura (Rodovias dos Imigrantes e Piaçaguera – Guarujá) e construção civil, aliado à procura por imóveis de temporada. Entretanto, na década de 1980 a região passa por uma recessão econômica com índices menores ao crescimento estadual, e pelas políticas de interiorização do desenvolvimento, ao ter como foco as cidades do interior do estado (Campinas, Araraquara e São Carlos) na implantação de indústrias de base e universidades (Colantonio, 2009, p. 62).

São Vicente entre as décadas de 1970 e 1980, passa por um aumento populacional, ocasionado pelas mudanças no padrão do núcleo familiar e na distribuição de renda das famílias. Ocorre a migração das cidades vizinhas para regiões onde a oferta de terra é mais barata, ao se adequar ao poder aquisitivo durante o processo de fragmentação das famílias⁸. A cidade torna-se uma zona intermediária de periferização e passa a acomodar famílias com classes de renda média-baixa, seja pela saturação urbana e incapacidade financeira, apresentando características de cidade-dormitório e provedora de mão de obra para as cidades vizinhas de Santos e Cubatão, com moradores exercendo seus trabalhos na vizinhança.

Ao fim do século XX, a Baixada Santista tem sua população quase totalmente urbanizada, seja pelas imposições do fator geográfico e econômico, bem como as intensificações nas ocupações horizontais e verticais em seu território, variando apenas pela especificidade de cada município (Colantonio, 2009, p. 67). Assim, é possível compreender que as modificações territoriais de São Vicente estão intrinsecamente relacionadas à sua disponibilidade de acessos intraurbanos na região metropolitana. Atualmente, observamos a fragmentação disposta em seu tecido urbano. Outro efeito relacionado, é o fato de ter-se transformado em uma cidade-dormitório, ao assistir o desenvolvimento dos municípios vizinhos, seja por conta do porto, comércio e serviços, como é o caso de Santos; pela indústria, com Cubatão, e veraneio com Praia Grande. Deste modo, essas valorizações econômicas dos referidos municípios, se relaciona também com o processo de industrialização da

⁸ Colantonio (2009, p. 65) ressalta o processo de fragmentação das famílias, quando os filhos se separam dos pais para a formação de uma nova família e migram para locais onde possam se adequar ao seu poder aquisitivo, geralmente sendo mais baixo. Tal efeito traz impactos à análise demográfica, áreas centrais tendem a ter um maior envelhecimento populacional, enquanto as áreas periféricas passam pelo processo oposto.

Baixada Santista, onde “São Vicente tornou-se atraente para famílias de baixa renda” (Vale, 2008, p. 42), fator que guiará a cidade durante o final do século XX e início do XXI.

De tal modo, 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 este 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.

Assim, 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.

Ao relacionar estas mudanças na paisagem vicentina, será proposto alternativas ao mapeamento sobre este território intensamente explorado, levando 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.

2 TERRITÓRIOS, MAPEAMENTOS E CARTOGRAFIAS

2.1 A CIÊNCIA CARTOGRÁFICA

Ao abordarmos a história e a ciência da cartografia convencional, percebemos que ela era comumente considerada uma ferramenta capaz de representar o espaço geográfico de maneira objetiva e imparcial. Esta visão tradicional, que excluía as complexas relações sociais e políticas que atuam na configuração do território, era sustentada por uma perspectiva “naturalista” e “positivista” do mapa, como apontado por Jean Marc Besse (2014, p. 143). No entanto, surgindo como contraponto a essa visão, a cartografia subjetiva, utilizada nesta pesquisa, aparece como uma proposta alternativa. Ela defende um mapeamento que é ao mesmo tempo participativo e colaborativo, rompendo com a ideia do mapa como um produto fechado e se abrindo para a contribuição coletiva na criação de um mapa “aberto”. Esse movimento inovador permite a emergência de novas experiências urbanas, acompanhando de perto os processos e dinâmicas socioespaciais que ocorrem no território. Assim, abordarei de forma concisa a ideia de cartografia e mapeamento, assim como as implicações desses processos para a compreensão e vivência do território.

Quando pensamos em cartografia, imediatamente nos vem à mente a noção de que ela é a ciência encarregada de estudar a representação gráfica da superfície terrestre. Inicialmente, vamos demarcar que estamos falando do conceito tradicional de cartografia: uma ferramenta crucial para entender o espaço geográfico, que permite ao ser humano se situar e se orientar em relação ao seu entorno. Para tal finalidade, é indispensável fazer uso da produção de mapas, que são essencialmente reproduções que aspiram a traduzir a realidade em imagem, constituindo-se na principal forma de representação gráfica no campo da cartografia⁹. Essa é a distinção

⁹ A “representação da realidade” pode definir os objetivos tanto da literatura quanto da cartografia, se reconhecermos que ambas representam a realidade de forma simbólica. Assim como gêneros literários como o romance, a cartografia literária é influenciada pela forma narrativa. Como é o caso do conto parágrafo “Do rigor na ciência” do escritor argentino Jorge Luis Borges. O qual, por sua vez, retrata a arte da cartografia em um império que, ao ser buscada a precisão absoluta na representação cartográfica ocasiona em certas implicações na produção de um mapa perfeito. A citação fictícia satiriza a ideia de que um mapa perfeito tão detalhado acaba por corresponder ao tamanho do território que ele mesmo representa. Assim, podemos entender que os mapas não são apenas representações técnicas do espaço, mas carregam significados políticos e culturais (Eco, 1994).

que Gilles Deleuze e Félix Guattari (1995, p. 22) fazem entre o mapa e o decalque¹⁰, ressaltando que “se o mapa se opõe ao decalque é por estar inteiramente voltado para uma experimentação ancorada no real”. Desde o princípio da reflexão sobre a construção dos mapas, já existe a configuração de uma ação. No plano da imagem, o mapa oferece ao território uma dimensão, uma escala e estabelece orientações, distribuições, ordenamentos e hierarquias. (Besse, 2014, p. 144).

O mapa, assim sendo, é uma representação plana da superfície terrestre, onde são representados os elementos naturais e humanos presentes no espaço geográfico. Porém, vale ressaltar que o mapa também foi um dispositivo de conhecimento e poder proeminente no início da era moderna, com suas raízes na ciência cartográfica e na “conquista e o controle do espaço” (Harvey, 1998, p. 231), dominado pela ação humana. A história de uso dos mapas está de certa maneira vinculada às formas específicas de poder e autoridade, fenômenos encontrados sobretudo no ponto de vista da representação cartográfica tradicional, o qual buscava a representação fiel ao território. O mapa carrega certas intenções, especialmente políticas, e é projetado para produzir efeitos de poder na sociedade e na cultura:

De forma mais geral, a cartografia (e muito antes de ela ter tomado a aparência “científica” que lhe atribuem) é hoje considerada como parte interessada nesses processos sociais que a geografia cultural chama de processos de territorialização, para nomear justamente esses conjuntos de operações técnicas e simbólicas pelo intermédio das quais as sociedades humanas marcam seu espaço de vida, apropriam-se dele, dando-lhe sentido e identidade (Besse, 2014, p. 144)

De tal maneira, a cartografia tradicional foi, de certo modo, impulsionada pelo advento das grandes navegações e pela descoberta do Novo Mundo, ao ter nas expansões realizadas pelo colonialismo a ampliação do espaço a ser representado graficamente, mediada pela existência material de outros territórios e paisagens desconhecidas pelos europeus (Tally, 2012, p. 19). Neste contexto, a paisagem moderna, definida pela visão panorâmica de um território, pode ser interpretada como uma construção ideológica e política:

¹⁰ O decalque segundo os filósofos é o que traduz o mapa em imagem. Ou seja, é uma cópia da realidade transformada em imagem, neste caso em um mapa.

Com o desenvolvimento dos Estados-nações, durante o século XIX, a paisagem foi progressivamente integrada no universo das reivindicações nacionais. A paisagem foi muito mobilizada, na época moderna, na França, na Alemanha, e em quase toda a Europa, mas também nos Estados Unidos, para encarnar a identidade histórica e geográfica da nação (Besse, 2014, p. 108).

Nos territórios submetidos ao processo de colonização, identifica-se a emergência de fronteiras e demarcações anteriormente inexistentes, resultando na definição de limites nos espaços explorados e na concepção de nações até então não estabelecidas, conforme apontado por Benedict Anderson (1991, p. 32). Sob tal enfoque, nos domínios coloniais, assistiu-se ao desenvolvimento de métodos pelos quais as representações paisagísticas foram assimiladas na formação dos imaginários coloniais (Besse, 2014, p. 21). De modo análogo, Robert Tally (2012, p. 25), destaca que, embora diversas formas de mapeamento tenham sido empregadas historicamente, a concepção atual do mapa constitui uma inovação relativamente recente.

Na contemporaneidade, os mapas tornaram-se instrumentos nas mãos de atores influentes nas estruturas de poder, incluindo políticos, arquitetos, urbanistas, geógrafos e conglomerados tecnológicos, facilitando a gestão dos corpos nos espaços controlados pelo aparelho de Estado¹¹. Neste cenário histórico, Tally (2012) aponta para a existência de quatro espaços políticos estabelecidos: o nacional (ou o espaço do Estado), o extra-territorial (a periferia, incluindo espaços coloniais), o local (especialmente o espaço urbano da capital) e o global, ou o espaço do sistema mundo. A cartografia moderna proporcionou que os mapas se tornassem o principal meio de visualização mundial, ainda que estejam impregnados pelo exercício de poder vigente nas sociedades do século XXI.

O mapa não é a realidade em si, mas auxilia na criação de representações reais ou fictícias que buscam refletir as diferentes materialidades do mundo. Conforme o avanço da prática cartográfica relacionado ao pensamento moderno, fez com que o espaço não fosse mais pensado necessariamente atrelado ao lugar, permitindo outros

¹¹ O aparelho de Estado, segundo argumentam Deleuze e Guattari (1997), é uma máquina de poder que se organiza em torno de uma lógica de controle e dominação social. O Estado não é uma entidade neutra que existe para servir o bem comum, mas uma instituição de uma classe dominante. Tem como benefício a utilização de mecanismos para a manutenção de poder, produzindo e reproduzindo relações assimétricas na hierarquia social.

desdobramentos para pensarmos sobre as noções de espacialidade. Principalmente os conceitos abordados por Fredric Jameson (1991) sobre o hiperespaço¹² e a nomadologia¹³ desenvolvida pelos filósofos Deleuze e Guattari (1997). Os conceitos de hiperespaço e nomadologia se relacionam ao questionar a lógica da sociedade moderna e a forma como pensamos e organizamos o espaço e o tempo. O hiperespaço se refere a uma concepção que vai além da experiência tradicional do espaço e do tempo. Ele dissolve as fronteiras físicas e geográficas, permitindo a existência de múltiplas dimensões e possibilidades de movimento.

Nesse sentido, o hiperespaço desafia a fixidez e a estabilidade que geralmente associamos à ideia de espaço. Por sua vez, a nomadologia aborda a transitoriedade e a não fixidez nos espaços menos rígidos. Ela se contrapõe ao pensamento voltado à cartografia tradicional, que se baseia na ideia de controle do espaço e do tempo, na estabilidade e na lógica sedentária. A nomadologia busca explorar as práticas possíveis dentro desses espaços menos controlados, questionando as hierarquias e o poder centralizado impostos pelos modelos tradicionais de organização social e epistemológica.

Ao relacionar os conceitos sobre hiperespaço e a nomadologia, é possível verificar o questionamento da lógica da sociedade moderna, sobretudo do pensamento tradicional voltado à cartografia, que se baseia na fixidez, na estabilidade (ou na lógica sedentária), no controle do espaço e do tempo. Ao transcender a experiência do espaço e do tempo, o hiperespaço dissolve as fronteiras físicas e geográficas, enquanto a nomadologia se debruça sobre as práticas possíveis dentro a transitoriedade nestes espaços menos rígidos. Representam alternativas aos modelos atuais de organização social, baseados na hierarquia e centralização do controle e poder, impostas pelos modelos tradicionais epistemológicos.

¹² O hiperespaço, segundo Jameson (1991, p. 38), deriva da última mutação do espaço pós-moderno: transcende a capacidade de localização do ser humano das fronteiras físicas e geográficas. A localização do corpo humano em meio ao ambiente se transforma a ponto de ser impossibilitado de reconhecer cognitivamente o mundo externo. O corpo e o ambiente construído possuem velocidades maiores a serem percebidas (e.g. o foguete espacial e a internet), pois difere da velocidade presente no modernismo (e.g. o automóvel e o navio a vapor). Ganha o aspecto da simultaneidade das conexões globais. Representa uma nova forma de organização social pelo constante fluxo de informações, mercadorias e pessoas interconectadas.

¹³ A nomadologia, seria uma alternativa ao modelo de organização social baseado na hierarquia e centralização do poder ao confrontar o aparelho de Estado com a “máquina de guerra nômade”, evitando a captura estatal por meio da fuga (Deleuze; Guattari, 1997, p. 100). Assim, busca contribuir para o surgimento de novas formas de liberdade e criação ao desafiar a lógica estatal e sedentária da sociedade moderna.

Dessa forma, buscarei relacionar a virada espacial¹⁴, a cartografia tradicional e a cartografia subjetiva e de seu reconhecimento na importância da leitura do espaço como uma categoria fundamental para a análise social e na busca por uma representação do território que contemple o múltiplo, caracterizando-a como um rizoma¹⁵, conceito presente nos trabalhos dos filósofos Deleuze e Guattari (1995). Enquanto a cartografia tradicional se limita a representação decalcada do espaço geográfico¹⁶, a cartografia subjetiva busca incorporar as múltiplas perspectivas dos atores sociais envolvidos na produção e uso do território e de suas territorialidades diversas, constituindo uma cartografia-rizoma.

A discussão sobre o espaço vai além do âmbito geográfico, agasalha a discussão em outras disciplinas, sobretudo das contribuições advindas da filosofia com suas múltiplas possibilidades. Os territórios se moldam, transformam-se em redes rizomáticas. Pois a cartografia tida como uma perspectiva de construção coletiva da realidade, apresentada por Deleuze e Guattari (1995) se propõe a ser uma forma aberta e rizomática de pensamento e de posição no mundo. Parte do princípio de que tudo se conecta, apresenta possibilidades de conexão e de que as disciplinas que compõem a realidade possuem múltiplas entradas de agenciamentos.

Para que tais movimentos se efetivem, é necessário que haja uma intersecção com outros campos do conhecimento. Além da própria arquitetura e de seu domínio espacial, a saber: a filosofia, a arte, as ciências sociais e, por fim, a psicanálise. Logo, do cruzamento entre o afeto, o conceito e a verdade, ou respectivamente da arte, da filosofia e da ciência. Ao fazer ver nestas novas possibilidades uma outra dimensão

¹⁴ A virada espacial pode ser entendida como a dicotomia entre espaço e lugar que será visto adiante.

¹⁵ Para se fazer valer do princípio rizomático é preciso entender que o rizoma se diferencia do modelo arbóreo (o pensamento que opera por hierarquização e centralidade) ao possibilitar a sua conexão a qualquer outro ponto, onde tudo pode ser e estar conectado, não há um ponto fixo ou uma ordem preestabelecida (Deleuze; Guattari, 1995, p. 14). Pressupõe a transversalidade, assim, o princípio rizomático a tudo se conecta, é composto pela multiplicidade de disciplinas, entradas e agenciamentos que se afetam e se implicam mutuamente. É o meio, o entre coisas, o *intermezzo* (Deleuze; Guattari, 1995, p. 36). Dessa forma, ao escapar das categorias fixas e estáticas, o modelo rizomático procura analisar os fluxos e os movimentos, permitindo compreender as relações entre elementos distintos.

¹⁶ Recorre-se às representações cartográficas, ao remeter as definições de Ptolomeu sobre geografia. Assim, a representação gráfica é a operação fundamental da geografia. É uma “representação pelo desenho”, o mapa, é um conjunto gráfico constituído por traços geométricos e uma lista de nomes. O mapa representado, chama-se imagem (*eikôn*) que se refere diretamente ao seu objeto semelhante na superfície da Terra, uma *mimese*. A partir do século XVI, o mapa passou a designar a atividade cartográfica como uma atividade descritiva pelo desenho e pela linguagem no intuito de imitação, pelo fato de a Terra não ser apreensível diretamente ao olho humano. De tal modo que, assim como ocorre na pintura, a leitura cartográfica faz com que seus observadores desenvolvam uma leitura dos signos que constituem a representação e qualidades de uma paisagem, um território (Besse, 2014, p. 146, 2006, p. 17).

da realidade que extrapole os limites, as fronteiras, o controle, cooptando-nos por meio do verbo da pesquisa-ação da cartografia subjetiva.

2.2 A VIRADA ESPACIAL: UMA OUTRA DIMENSÃO DO ESPAÇO-TEMPO

O conceito que estabelece a mudança de paradigma sobre a percepção do espaço e de sua espacialidade é denominado "virada espacial". Esta se apoia sobre as condicionantes estéticas compreendidas pelo pós-modernismo (Harvey, 1998; Jameson, 1991; Lefebvre, 1974) e da corrente pós-estruturalista da filosofia francesa (Deleuze; Guattari, 1995, 1997). Desta forma, a virada espacial é um movimento crítico vinculado à geografia e que, especificamente quanto à cartografia, questiona a tradicional noção de uma representação objetiva e neutra do espaço. Essa abordagem considera o espaço não apenas como uma entidade física, mas também como um produto social, cultural e político. Neste sentido, a condição pós-moderna tem um de seus poderosos efeitos no encurtamento do espaço em conjunto com o tempo, em uma espécie de compressão do espaço-tempo (Harvey, 1998; Jameson, 1991).

De acordo com esse pensamento, as representações cartográficas são construções sociais que refletem e perpetuam relações de poder desiguais. Através da seleção de informações, simbolismos e linguagem utilizada na produção de mapas, certas narrativas são privilegiadas em detrimento de outras. Este pensamento se desdobra entre os fenômenos relacionados à globalização e ao surgimento e avanço das tecnologias de informação, o que auxilia na recomposição tradicional do espaço, permitindo seu redesenho e o apagamento de seus limites geográficos.

A virada espacial, no entanto, não possui uma data específica ou um momento no qual se deu esse acontecimento, mas podemos reconhecê-la na literatura e nos estudos culturais como o surgimento de um movimento crítico à noção da cartografia tradicional como uma ferramenta objetiva e neutra para compreender o espaço. Para além do sentido estrito da cartografia convencional (dos signos que compõem um território e uma paisagem mapeada), há outros campos do conhecimento que retratam na literatura a própria cartografia e geografia, oferecendo possibilidades sobre um pensamento crítico dos problemas do espaço e do lugar (Tally, 2012, p. 3).

O mapa, considerado um dos meios mais poderosos e efetivos que a humanidade possui para dar sentido ao seu lugar no mundo, abrange tanto o sentido abstrato e subjetivo como as noções cotidianas de deslocamento no território. Deste

modo, o mapa pode nos oferecer uma representação do espaço ficcional ou figurativa de onde nos encontramos ao prover um ponto de referência de como nos imaginamos e transitamos pelo espaço.

A mudança de paradigma conhecida como virada espacial possibilitou um novo patamar de compreensão sobre a importância do espaço e do lugar, ampliando a percepção do que deve ser mapeado e superando a limitação da representação tradicional. Essa abordagem permite compreender o arranjo dinâmico das relações sociais e espaciais, que podem ser mapeadas de forma mais abrangente e precisa.

Uma outra possibilidade de mapeamento é ofertada, inclusive pela descrição oferecida por textos descritivos de lugares, ao situar espécies de espaços imaginários e prover pontos de referências a estes lugares no qual podemos nos orientar e entender o mundo em que vivemos. A imagem criada pelas descrições do espaço também possibilita a conformação de mapas, mesmo na ausência de figuras. Para este exemplo temos a experiência de Kevin Lynch (Jameson, 1988; Lynch, 1989) e o mapeamento cognitivo em seus estudos sobre as cidades de Boston, Los Angeles e Jersey City nos Estados Unidos, ao ter a criação dos mapas mentais das paisagens urbanas acima referidas na segunda metade do século XX.

De igual modo, Nestor Garcia Canclini (2008, p. 309) acrescenta as nuances entre a desterritorialização e a reterritorialização, dois dos processos relacionados à perda da relação “natural” da cultura com os territórios geográficos e sociais e, a sua realocação ao produzir novas e antigas trocas de produções simbólicas.

Ao tentar entender as dinâmicas que perpassam o espaço deve-se ressaltar as contradições da paisagem urbana. Ainda assim, há a necessidade de pensarmos sobre esta complexa interação entre o espaço, o tempo, as relações sociais e a interconexão entre a virada espacial, a cartografia tradicional e a cartografia subjetiva na pós-modernidade, pois:

O caminho aqui apontado sinaliza para a necessidade de ultrapassar a dimensão ontológica do espaço, embora não se trate de elaborar um debate epistemológico, mas de voltar o conhecimento para a produção/reprodução do espaço enquanto nível da realidade social (Carlos, 2015, p. 10).

Temos, portanto, a noção de que o espaço urbano é localização e suporte das relações sociais, pertencente às atividades estabelecidas pela divisão social do

trabalho (Deák, 1985). Não obstante, o espaço urbano serve como meio e condição do capital, ao ter em suas localidades a recriação de lugares propícios à realização da produção, distribuição, circulação, troca e consumo de mercadorias. Dessa maneira, o espaço urbano para além de sua matriz fundamental das relações sociais na condição pós-moderna se desdobra em mudanças aceleradas de seus referenciais simbólicos e culturais ao perder significado devido a necessidade de acumulação do capital.

Os lugares se transformam, perdem suas histórias ou na melhor das hipóteses tornam-se homogêneos. Como apontado por Ana Fani Carlos (2015, p. 15), as cidades perdem suas memórias únicas à medida que são moldadas por forças homogeneizadoras, os lugares estão perdendo suas histórias específicas e se tornando espaços "destituídos de memórias", sugerindo que a homogeneização, muitas vezes impulsionada pelo capitalismo, está apagando as características únicas e a rica história dos espaços urbanos. Sharon Zukin (1996) aborda a dinâmica de luta pelo espaço, que surge a partir das transformações impulsionadas pelo capital, e vê a inserção da diversidade como uma alternativa para mapear os espaços marginalizados e as contradições de poder. Essa perspectiva sugere que reconhecer e valorizar a diversidade dentro dos espaços urbanos pode ser uma forma de resistir aos processos de homogeneização e de preservar a memória cultural dos lugares.

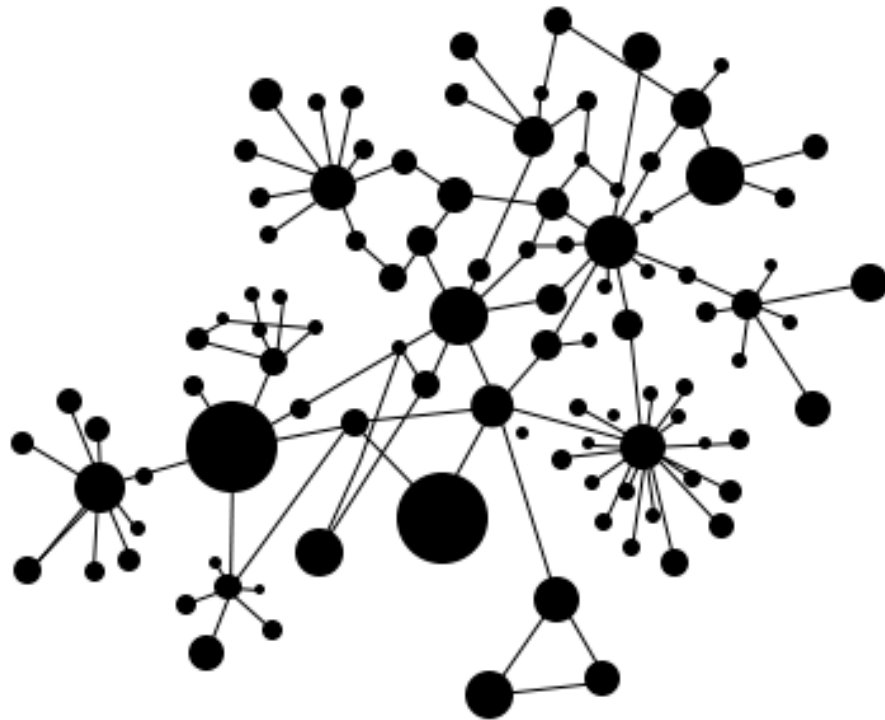
Ambas as visões contribuem para uma compreensão mais aprofundada de como a cultura e o tempo afetam a formação dos espaços urbanos e como a luta pelo espaço pode ser uma forma de contrapor as tendências homogeneizantes do capitalismo, ao enfatizar a importância da diversidade e da memória para a melhoria dos ambientes urbanos.

2.3 A FILOSOFIA RIZOMÁTICA E A CARTOGRAFIA SUBJETIVA

Associados ao movimento pós-estrutural mencionado anteriormente, o mapa na filosofia de Gilles Deleuze e Félix Guattari (1995, 1997) passa a ser compreendido como um objeto, um dispositivo epistemológico e modelo figurativo, dentre tantos outros usos e efeitos, dos quais o mapa se desdobra em diferentes modos de potência em uma fuga ao capital. Segundo os autores, o mapa não deve ser visto como algo fixo e fechado, mas sim como algo em aberto, que se conecta em outras dimensões possíveis. Isto significa que o mapa não é uma representação exata da realidade, mas sim uma construção subjetiva que pode ser interpretada de diferentes maneiras.

O mapa ganha o sentido de rizoma (Deleuze; Guattari, 1995). Na filosofia rizomática, o mapa se opõe à maneira tradicional do pensamento arborescente, que é organizado e centralizado. O pensamento rizomático, por sua vez, é descentralizado e não linear, permite múltiplas conexões e possibilidades (figura 20). Considera as complexidades presentes na realidade e a processualidade, torna-se participativo. De tal maneira, isto nos permite compor outro grau de inteligibilidade sobre os espaços a serem investigados, uma forma de produção do conhecimento dos territórios a serem analisados, resultando em um “mapa móvel e aberto” (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 10).

Figura 20 – Representação de uma relação rizomática, onde diferentes subjetividades se conectam



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Nesse sentido, o mapa aberto não é apenas uma representação geográfica, mas sim uma forma de pensar e compreender o mundo. Ele permite que diferentes perspectivas e experiências sejam integradas, criando uma visão mais ampla e complexa da realidade. A cartografia ao ganhar outra camada interpretativa produz subjetividades e enfrenta o problema da construção do conhecimento individual, pois estabelece um processo de construção coletiva do conhecimento. Nas palavras de Kastrup e Passos (2013, p. 2):

Como produzir conhecimento com eles, tendo em vista que não consideramos o conhecimento como representação da realidade, mas um processo de construção coletiva? Como traçar um plano comum envolvendo pesquisadores e pesquisados, com seus territórios e suas semióticas singulares? Como trabalhar com diferentes atores possibilitando espaço para seus respectivos protagonismos? Em outras palavras, como garantir o caráter participativo da pesquisa cartográfica? No contexto do método da cartografia, dizemos que é preciso traçar um plano comum, sem o qual a pesquisa não acontece.

O método de pesquisa cartográfica faz aparecer o coletivo (os atores sociais, singularidades e territórios). “É uma pesquisa-intervenção com direção participativa e inclusiva, pois potencializa saberes até então excluídos, garante a legitimidade e a importância da perspectiva do objeto” (Kastrup; Passos, 2013, p. 4). Os saberes são questionados e, de maneira crítica, a aposta no método cartográfico se faz na experimentação do plano coletivo e na construção do comum, um mapeamento não homogêneo, que possibilita o pertencimento dos atores envolvidos na pesquisa, ao ter seus fundamentos baseados na transversalidade e heterogeneidade sob a lente cartográfica pós-representacional.

Recupera-se o senso de identidade e pertencimento do sujeito em relação às rápidas mudanças sociais e culturais, mesmo na ausência de um lugar fixo ou de uma identidade fixa (Rolnik, Sueli; Guattari, 1996). A representação da cartografia tradicional como ferramenta de orientação cede lugar à cartografia subjetiva como metodologia de pesquisa qualitativa que busca a inclusão dos diferentes atores da sociedade urbana contemporânea. A cartografia se torna um campo plural e aberto à uma “experimentação ancorada no real” (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 10) que permite novas formas de percepção e representação dos espaços na contemporaneidade.

O mapa ganha outras práticas e espacialidades ao considerar as dinâmicas do espaço urbano e dos conflitos emergidos pelas diferenças de poder. Uma cartografia subjetiva, ou mapa-rizoma, oferece uma nova forma de mapear territórios, permitindo uma partilha de conhecimento mais igualitária e flexível. Em direção ao acompanhamento de processos das diferentes dinâmicas socioespaciais, ao compor na cartografia subjetiva outras trajetórias e narrativas.

Além das práticas e espacialidades que compõem esta cartografia-rizoma, as narrativas e experiências fenomenológicas ganham corpo ao explorar a paisagem sob um ponto de vista estético. Levam em consideração os afetos no plano dos territórios, contudo, não deixa de ser político pois este é o mapa:

No mapa delinea-se um encontro dos territórios: imagem da paisagem reconhecível a priori. O mapa só cobre o visível. Aliás, de todo o processo de produção do desejo, só nesse plano há visibilidade: é o único captável a olho nu. Também só nesse plano é que a individuação forma unidades e a multiplicidade, totalizações. (Rolnik, Sueli, 2014, p. 30)

O cartógrafo, para Suely Rolnik (2014) visa acompanhar os afetos e desejos presentes no território, capaz de embarcar no devir e criar cartografias. A diferenciação desta cartografia ao mapa convencional é, senão, o entendimento da paisagem em seus acidentes, suas mutações:

Ela acompanha os movimentos invisíveis e imprevisíveis da terra – aqui, movimentos do desejo –, que vão transfigurando, imperceptivelmente, a paisagem vigente. (Rolnik, Suely, 2014, p. 31)

A formação (ou mutação) da paisagem é acompanhada na teoria, mas se faz valer da prática a partir da inserção do cartógrafo-pesquisador na realidade material. As manifestações dos desejos encontrados ao longo da ferrovia, foram expressas de diferentes maneiras em construções ou apropriações distintas: do uso descompromissado de um terreno vago à construção de habitações à margem da linha férrea.

A cartografia subjetiva como metodologia experimental e prática transversal, objetiva assim, a participação do cartógrafo-pesquisador na constituição dos territórios existenciais e na própria constituição da realidade. A respeito do perfil do cartógrafo-pesquisador, o que deve ele levar à campo é sua sensibilidade, “que ele se propõe a fazer prevalecer, na medida do possível, em seu trabalho” (Rolnik, Suely, 2014, p. 33). Assim, passa a existir a possibilidade de uma outra leitura sob o aspecto estético da paisagem urbana vicentina, em que deve ser levado em consideração as subjetivações e a produção de subjetividades em um cenário de abandono pós-industrial.

Os mapeamentos são práticas políticas, bem como os usos das cartografias tradicionais vistas anteriormente ou, do uso que faremos da cartografia subjetiva que, desta maneira, procura revelar outros modos de vida no campo social. Dá voz e traz luz ao debate de seu uso no âmbito político, sobretudo das apreensões realizadas nas localidades estigmatizadas e periféricas na área continental de São Vicente. Por fim, a leitura cartográfica subjetiva pode apresentar uma poética urbana das experiências fenomenológicas dos lugares marginalizados e, sobre os espaços visitados no decorrer dos antigos trilhos da cidade.

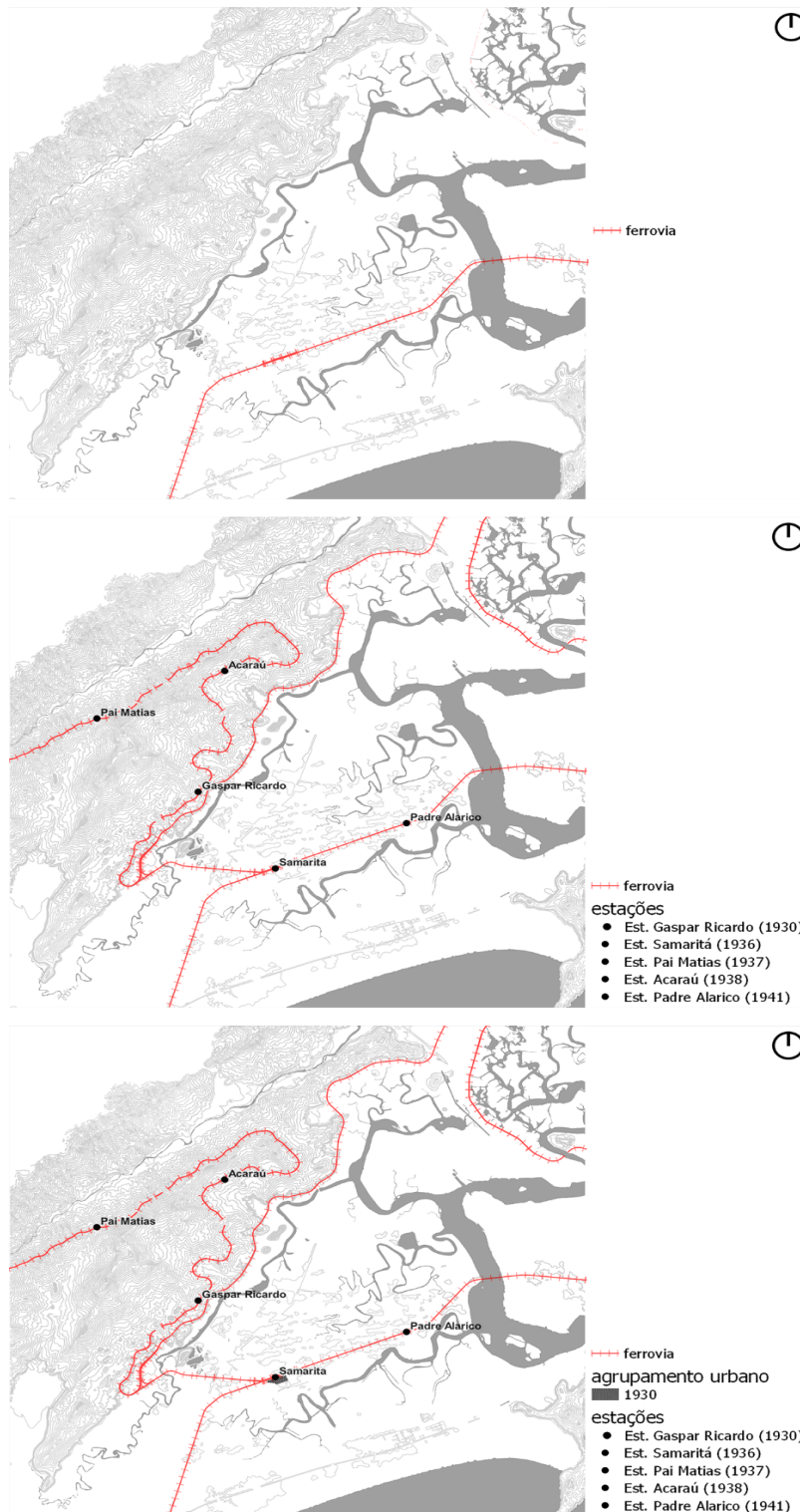
3 TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM E FERROVIA

3.1 O LEITO FÉRREO CONTINENTAL E A PAISAGEM URBANA

As atividades estabelecidas pela sociedade em sua prática da divisão social do trabalho resultam no espaço produzido. Para tais atividades, seja individual ou coletiva, são constituídas interconexões para sua realização em uma determinada localização (Deák, 1985, p. 85). Segundo Marcia Regina Silva do Vale (2008) o processo de formação dos bairros na área continental de São Vicente se deu através das ocupações perpendiculares aos acessos para a ilha, confinados entre a rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055) e a antiga linha ferroviária da Ferrovia Paulista S.A (FEPASA) – como dito anteriormente, denominada Southern São Paulo Railway até 1926 e posteriormente Estrada de Ferro Sorocabana até 1971.

Nesse sentido, a implantação do sistema ferroviário demonstra o desenvolvimento do processo de urbanização decorrente das atividades industriais e do conseqüente aumento populacional das áreas urbanas (Kühl, 1998). Assim, a integração da cidade de São Vicente com a linha Santos-Juquiá ocorrida em 1914, através da estação de Itanhaém, precedeu o surgimento do ramal Mairinque-Santos, com um novo acesso ao porto santista (figura 21). Considerado o marco zero para o início de seu povoamento, o distrito de Samaritá viria a ser constituído em decorrência do trabalho de construção da estrada de ferro, sendo o primeiro dos conseqüentes bairros a constituírem a ocupação da região continental (Santos, 1982).

Figura 21 – Surgimento do Ramal Santos-Juquiá da SSPR (1914), do Ramal Mairinque-Santos pela EFS (1937) e início da ocupação de Samaritá na região continental de São Vicente



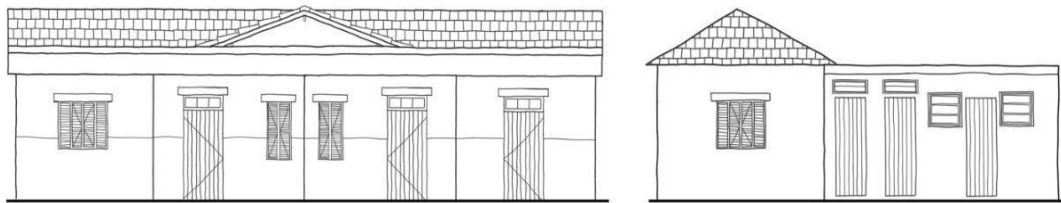
Fonte: elaborado pelo autor, 2024

O processo de ocupação das áreas próximas à estação ferroviária gerou um novo abairramento dentro da cidade de São Vicente (Santos, 1982, p. 286):

[...] É chamada – erradamente – de Distrito de Samaritá, mas não é distrito, é tão somente um bairro suburbano de São Vicente, por estar desligado da sede do município. A área municipal de Samaritá dispõe de 69km². Atualmente, não dispõe de acesso direto. [...]

A ocupação no continente foi mais expressiva em meados dos anos 1930, ao ser inaugurada a estação Samaritá em 15 de fevereiro de 1930, que funcionou entre 1930 e 1936; contudo, segundo Ralph Mennucci Giesbrecht (2019), a estação original está distante um quilômetro da atual, que data do ano 1936 (figura 22). Não se sabe o motivo para a troca e construção de outro edifício. Sendo assim, as vilas ferroviárias possuíam oficinas de manutenção e operação, constituindo um complexo industrial ferroviário. A nova estação foi destinada ao complexo ferroviário que tinha um posto de revisão de vagões e balança de carga, que daria suporte às áreas de oficinas e às manutenções localizadas próximas ao pátio ferroviário da estação Ana Costa, em Santos¹⁷.

Figura 22 – Estação Samaritá (1936) com o anexo administrativo construído em 1986



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Os trens partiam da cidade de Sorocaba, atravessando cidades como Mairinque e Embu-Guaçu chegando à estação ferroviária de Samaritá. A escolha de Samaritá para sediar tal ligação era estratégica, por aproveitar o leito do km19 do porto, permitindo a Estrada de Ferro Sorocabana adentrar ao estuário. Em 1928 foram iniciados os trabalhos de engenharia na serra e no planalto, constituído pelo sistema de aderência em vez de cremalheira¹⁸. Durante a construção do ramal, para a

¹⁷ As experiências do compartilhamento da memória ferroviária estão restritas aos atores envolvidos em sua utilização e, sobretudo, ao seu funcionamento nas fotografias que permitiram o registro das ações industriais. Contudo apesar das descrições das estações e do funcionamento da linha férrea, ainda há dificuldades em encontrar imagens que comprovem ou indiquem de que forma estes elementos estavam estruturados na malha urbana da cidade.

¹⁸ Sistema de aderência: Método de tração em ferrovias convencionais, onde a tração é obtida pelo atrito entre as rodas do trem e os trilhos. Sistema de cremalheira: Método de tração em terrenos íngremes ou de difícil acesso, onde além das rodas, o trem possui dentes ou engrenagens que se encaixam em uma cremalheira fixada entre os trilhos, proporcionando tração adicional.

execução dos serviços de abertura de túneis e confecção de vigas foi utilizado concreto armado, bem como nas grutas, abismos, córregos e rios.

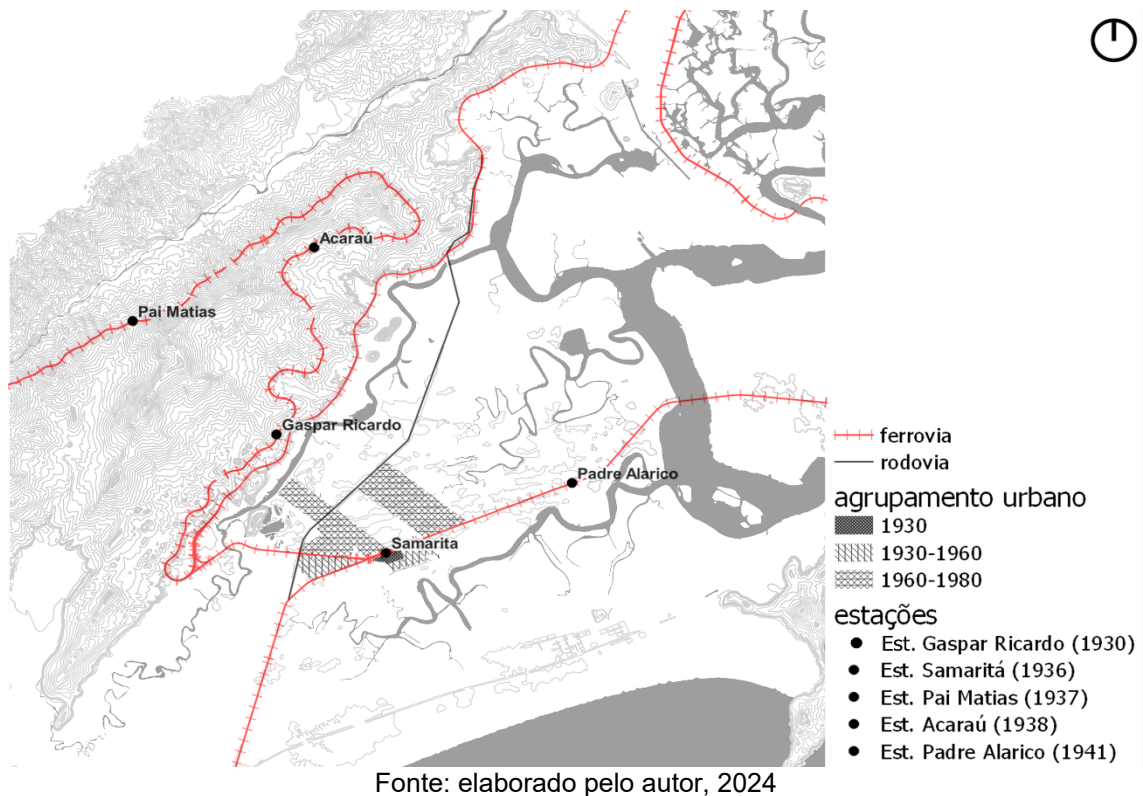
A primeira locomotiva a chegar à cidade de Santos que passou pela recém construída estação Samaritá foi a de número 280, seu horário foi registrado segundo demonstra Santos (1982), às 16 horas do dia 27 de novembro de 1937. Deste momento em diante era realizada a ligação entre o planalto sorocabano e a planície santista. No mesmo ano, no dia 2 de dezembro, via Mairinque, uma viagem experimental com passageiros a bordo conduziu a administração da empresa sorocabana e representantes da imprensa de São Paulo, Rio de Janeiro e Santos (Junior, 2001). Oito dias após o evento iniciou-se o tráfego de cargas e passageiros. O trecho pertencente à Estrada de Ferro Sorocabana percorrido na Serra do Mar em território vicentino possui 42 km, sendo construídos 27 túneis. Dando sua continuidade na planície, atravessa o canal dos Barreiros em sua ponte – com o comprimento de 720 metros, construída em partes metálicas e reconstruída no ano de 1972-1975 com tubos de concreto armado (Santos, 1982) – em direção à área insular destinada ao estuário.

Em relação aos agrupamentos urbanos no território cabe salientar que “extensa parte da área continental é constituída pela planície de Samaritá, de relevo levemente ondulado, com baixas declividades e cortada por rios meândricos” (Vale, 2008, p. 79), sendo perceptível a preferência da ocupação desta região plana em detrimento das escarpas da Serra do Mar. Essa disposição geográfica talvez tenha facilitado a expansão urbana justamente nas cercanias do primeiro núcleo urbano de Samaritá. Isto porque, de acordo com Vale (2008, p. 72) o processo de ocupação da área continental ocorreu entre 1970 e 1980, com a abertura dos loteamentos pelo mercado imobiliário, mas também, muito por decorrência da proximidade com o traçado em construção da rodovia Padre Manoel da Nóbrega – uma das principais ligações rodoviárias do litoral – “repercutindo em um aquecimento do mercado dessas terras proporcionalmente mais baratas do que as das orlas de Santos, São Vicente e Guarujá” (Colantonio, 2009, p. 40) e da proximidade dos novos loteamentos com o Polo Petroquímico e Siderúrgico de Cubatão – a exemplo do bairros Humaitá, Parque Continental, Parque das Bandeiras e Gleba II.

Portanto, o crescimento dos bairros na região de Samaritá estão ligados à proximidade com a linha férrea e à rodovia Padre Manoel da Nóbrega (figura 23).

Nesse sentido, alguns dos primeiros loteamentos consolidados¹⁹ foram – com exceção de Samaritá e quadras próximas à malha ferroviária da estação – gerados pela especulação de agentes imobiliários, espraiamento em busca de terras mais baratas devido à saturação espacial e de empreendimentos na ilha, mas, também, fruto da necessidade social de morar, facilitada pela acessibilidade criada pela rodovia (Vale, 2008, p. 70).

Figura 23 – Novos agrupamentos urbanos próximos à ferrovia no continente vicentino e da rodovia Padre Manoel da Nóbrega



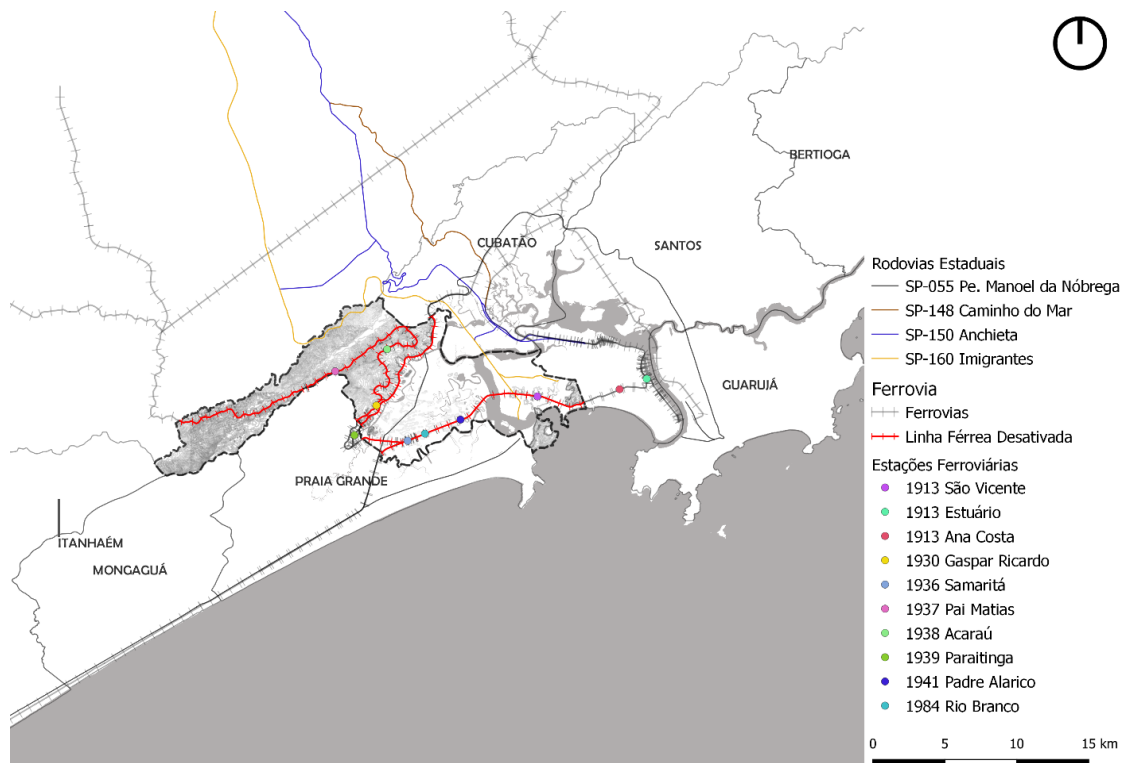
Em relação à ferrovia e suas estações, é importante ressaltar que em sua maioria elas foram depredadas ou até mesmo demolidas, devido a falta de políticas

¹⁹ Os agrupamentos urbanos que constituem a área continental de São Vicente são: Vila Iolanda, Vila Matias e Vila Emma derivados do loteamento do distrito de Samaritá; Jardim Rio Branco com loteamento iniciado em 1962 e Jardim Rio Negro fruto de ocupações em áreas de preservação próximo ao rio Piaçabuçu; Parque das Bandeiras e Gleba II, loteados em 1969 pela necessidade de manter os trabalhadores próximos à refinaria Presidente Bernardes em Cubatão; Parque Continental loteado em 1982 e constituído como bairro em 1998; Humaitá, um conjunto residencial construído pela Companhia Habitacional do Estado de São Paulo (COHAB); Jardim Quarentenário, situado na área de uma antiga fazenda de recepção e manutenção do gado proveniente do interior paulista; Vila Ponte Nova estabelecido após a construção da ponte rodoferroviária; Vila Nova São Vicente loteado em 1984 por uma empresa de empreendimentos imobiliários; Vila Nova Mariana com abairramento datado em 2003; Fazendinha, uma ocupação em área de proteção ambiental com crescimento demográfico a partir do ano 2000.

de salvaguarda do seu patrimônio. Outro ponto a ser destacado é a dificuldade em localizar com exatidão algumas das estações ferroviárias que foram implantadas na planície vicentina, isto devido a falta de registros documentais e fotográficos.

Dasquelas que temos registros exatos, eram oito as estações²⁰ construídas na região continental (figura 24). Foram iniciadas em 1930 e terminadas em 1986 (Giesbrecht, 2019). Aquelas situadas no alto da serra, entre as altitudes de 446m a 90m, foram demolidas ou depredadas (Pai Matias, Mãe Maria, Salles da Cruz, Acaraú e Gaspar Ricardo, com dificuldades para localizá-las no mapa por conta dessa deterioração), entretanto, não é somente exclusividade destas estações tais acontecimentos, pois também ocorreram depredações nas estações da planície continental vicentina (Rio Branco e Padre Alarico) (figura 25).

Figura 24 – Nota-se na imagem que, dentro do limite municipal vicentino encontram-se mapeadas sete estações, sendo três delas na planície: Samaritá, Rio Branco e Padre Alarico (com exceção de Samaritá as outras duas se encontram demolidas)



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

²⁰ Devido à grande distância entre as estações ferroviárias e os bairros intermediários às paradas, conta-se que, comumente os moradores puxavam o freio de emergência do trem e pulavam. Ocorriam também acidentes e apedrejamento de vagões. Conforme relatado à Helder dos Santos de Oliveira (2002, p. 16) por uma moradora do bairro Quarentenário desde 1989, comenta-se sobre a construção de uma outra estação, erguida pelos próprios moradores do bairro Quarentenário, através de doações de materiais e mão de obra local. Contudo, não consegui informações sobre a possível existência e localização desta estação construída pelos moradores.

Figura 25 – O estado das estações ferroviárias construídas na área continental em São Vicente em diferentes anos, na ordem: Pai Matias (1986), Mãe Maria (1983), Salles da Cruz (1986), Acaraú (2007), Gaspar Ricardo (2003), Samaritá (1986) e Rio Branco (2008)



Fonte: (Giesbrecht, 2023; Vale, 2008, p. 93)

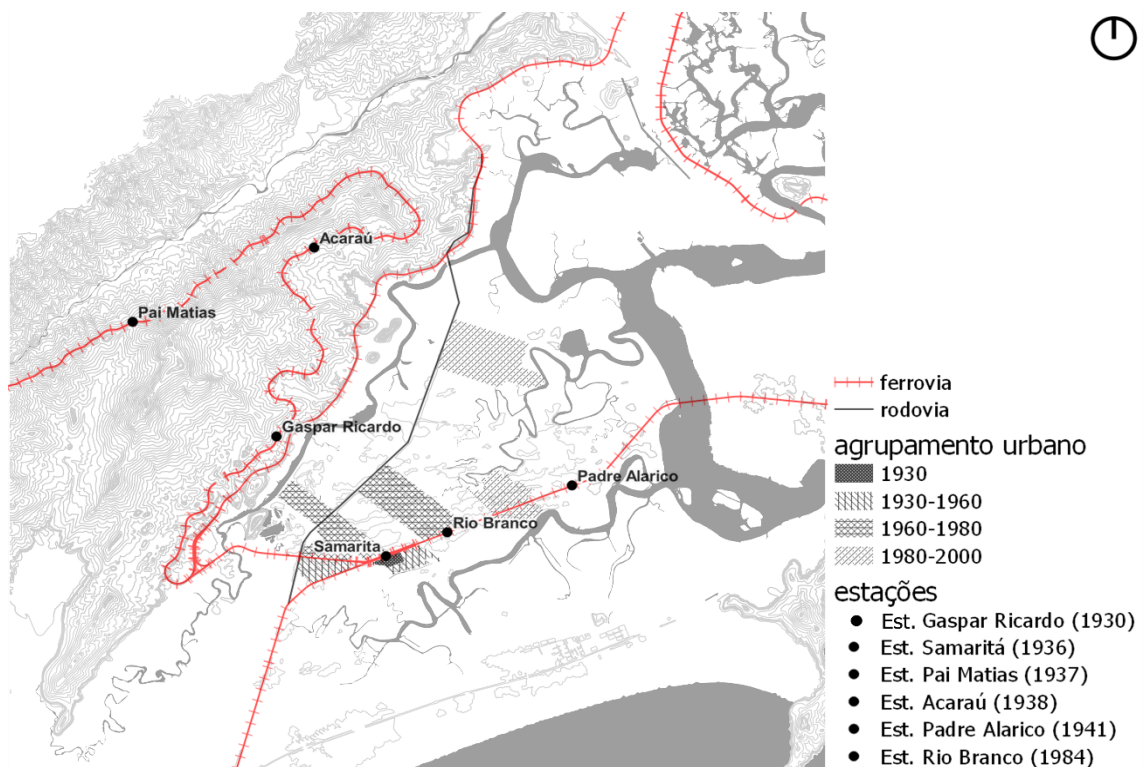
Como visto anteriormente, estas edificações passaram pelas administrações da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS, 1927-1971) e Ferrovias Estadual Paulista S.A (FEPASA, 1971-1998), processo que ocasionou períodos de descontinuidade nas operações de transporte com a diminuição de trens e horários. Na década de 1990 a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) manteve o Trem

Intrametropolitano (TIM), que percorria desde a estação Samaritá até a estação Ana Costa, na cidade de Santos.

Outro elemento do período de formação industrial da região é a ponte ferroviária, datada de 1912, que vence o canal dos Barreiros e que faz a ligação entre o continente e a ilha. É remanescente do trecho que liga as cidades de Santos, São Vicente e Itanhaém, sendo construída pela SSPR. Durante a primeira metade do século XX, a população residente em Samaritá e seu entorno possuía apenas este acesso direto à sede do município na área insular.

Com a construção da ponte rodoferrviária na década de 1990 foi diagnosticado um crescimento populacional nos bairros continentais, tendo em vista que não haveria nenhuma dificuldade para se chegar às franjas da cidade (figura 26). Entrave que foi estabelecido com a única via de acesso direto sendo realizada exclusivamente pela ponte ferroviária.

Figura 26 – Porção continental das estações ferroviárias da linha Mairinque-Santos



O surgimento e o incremento de determinadas parcelas da população devido ao acesso pela ponte rodoferrviária foram maiores, consolidando novos bairros em seus arredores, embora os traços de pobreza e desigualdade aumentassem na relação de diferenciação entre o espaço do continente e da ilha. Migraram populações

menos abastadas, marginalizadas, essas populações possibilitaram uma maior ocupação do continente:

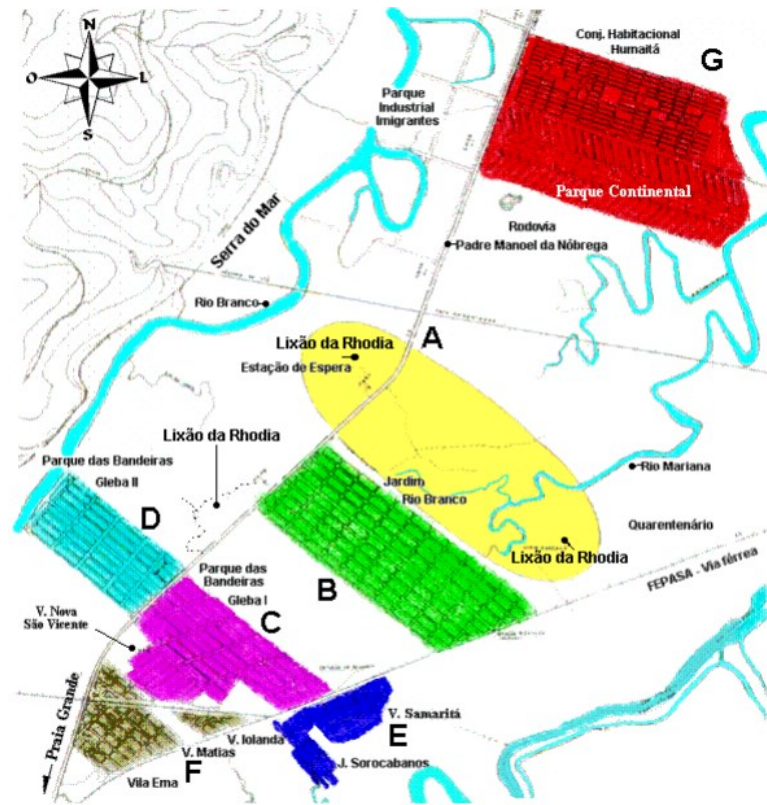
Santos e Cubatão como vizinhos bem-sucedidos economicamente projetam nos vicentinos a marca de excluídos das fontes econômicas e da modernidade, e São Vicente fica caracterizada como acolhedora de migrantes marginalizados, mendigos, prostitutas e outros excluídos da cidadania. (Vale, 2008, p. 48)

Outro aspecto a ser evidenciado, era de que o sítio de Samaritá foi disputado por diferentes atores da sociedade civil e classe política no decorrer de seu processo de ocupação. Era requisitado como local de uma possível exploração industrial para além das atividades ferroviárias, motivados pelo imaginável crescimento econômico pela implantação de indústrias no continente. Para Vale (2008) as principais atividades econômicas desenvolvidas na década de 1980 foram de pequena expressão para a cidade, limitando-se à exploração de recursos naturais (como a extração de areia sílica, matéria prima para a produção de vidro) e pequenas atividades agrícolas, contudo, 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 esta possibilidade industrial não contribuiu para o processo de urbanização (Vale, 2008, p. 78).

Deste modo, logo após a curta iniciativa fracassada de industrialização e modernização, o território continental recebeu porções de resíduos tóxicos industriais²¹, 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 27).

²¹ 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 (Bolígian; Nascimento, 1999, p. 287). No documentário No pé da Serra – Documentário sobre a Área Continental de São Vicente (2013) trata 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 tóxico industriais.

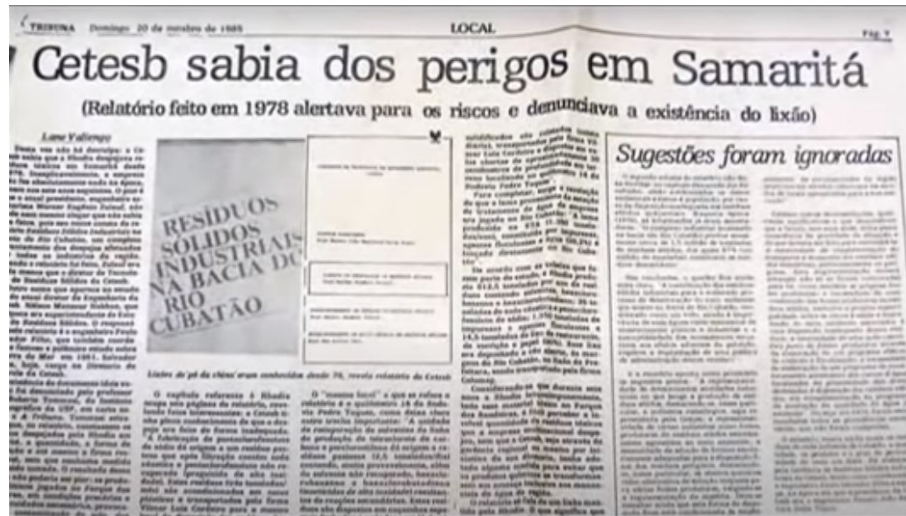
Figura 27 – Locais de depósitos dos compostos organoclorados na área continental de São Vicente. Nota-se a proximidade dos despejos em relação aos bairros habitados entre a rodovia Padre Manoel da Nóbrega e a antiga linha da FEPASA



Fonte: (Silva, 1998, p. 27)

Apesar disso, a ocupação pelos migrantes que chegavam na região ocorreu nas proximidades de um depósito de resíduos químicos industriais 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 (figura 28) ao longo da faixa litorânea da Baixada Santista (Bologian; Nascimento, 1999). A estes locais, depósitos de dejetos e compostos químicos nocivos à saúde, exerceram também influência não somente na saúde da população. 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, Helder dos Santos de, 2002, p. 30).

Figura 28 – Notícia do jornal A Tribuna, publicado em 20 de outubro de 1985 que relata a denúncia dos moradores devido aos resíduos industriais despejados no continente do município vicentino



Fonte: (Silva, 1998, p. 27)

3.2 A PAISAGEM PÓS-INDUSTRIAL

A trajetória da paisagem em São Vicente evoluiu de um cenário predominantemente natural para um ambiente marcado pela industrialização. Com a progressiva desativação dos trilhos ferroviários, 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 pós-industrial, é indispensável considerar o fenômeno do abandono ferroviário, o consequente surgimento de espaços urbanos ociosos no continente da cidade e a redução das atividades industriais. Essa realidade desdobra-se, por um lado, 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", como descrito por Ignasi de Solà-Morales (2002, p. 6), no decorrer da antiga margem ferroviária. Assim, recorro a concepção sobre a paisagem²² para entendermos a chegada da ferrovia no início do século XX e das tentativas de modernização impulsionadas pela

²² Atualmente, podemos identificar cinco abordagens distintas em relação a essa questão, cinco perspectivas paisagísticas que coexistem no pensamento contemporâneo e que, embora não se sobreponham exatamente, podem ocasionalmente se entrelaçar. Assim, a paisagem é compreendida como uma representação cultural, influenciada principalmente pela arte da pintura; como um território moldado ao longo da história pelas sociedades; como um sistema complexo que articula elementos naturais e culturais em uma totalidade objetiva; como um espaço de experiências sensíveis que escapa às diversas formas de objetivação possíveis e, por fim, como um local ou contexto propício para projetos e intervenções (Besse, 2014, p. 12).

atividade industrial, ocasionando um debate sobre as mudanças na paisagem urbana de São Vicente.

De Jean Marc-Besse (2014, p. 105), podemos entender que a concepção de paisagem foi originada a partir da imagem visual de um território, ao estar diante dele e de preferência de um local alto. Apesar de ter sido possivelmente uma invenção ocasionada na pintura artística, é ainda uma compreensão da paisagem relacionada a produção ideológica da modernidade, sendo uma produção da relação paisagística derivada do surgimento e desenvolvimento do capitalismo, ou seja, da transformação do território em mercadoria e espetáculo. 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. Cabe ainda lembrar que

A paisagem política é marcada pelas grandes obras que permitem organizar o território, estruturá-lo e delimitá-lo por meio de fronteiras visíveis e teoricamente invioláveis. Os grandes dispositivos técnicos, as obras artísticas, as pontes, os viadutos, as represas, os aeroportos, as estações rodoviárias, as linhas de alta tensão etc. manifestam também as escolhas e as decisões de um governo central (Besse, 2014, p. 118).

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 social²³ 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 sobrepôs uma grande estrada aos caminhos locais. Logo, por sua essência, a paisagem é sempre

²³ A ação do homem no mundo pode resultar em determinadas paisagens. Besse exemplifica isto 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, da valorização das funções militares e comerciais preocupadas com sua eficiência, fluidez e comodidade. A estrada política é caracterizada também pelo desinteresse relativo às características e particularidades do território local (topográfico ou humano). Já a estrada vernacular pode ser caracterizada pela habitação do mundo, é “incerta como um terreno baldio”, 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 (2014, p. 119–129).

uma expressão humana, um meio de comunicação, uma imagem que pode ser individual ou coletiva, seja ela materializada em uma tela, em papel ou no próprio solo. A paisagem pode ser definida 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 construção dos trilhos da ferrovia e da rodovia estadual que entremeou a ocupação dos bairros no continente vicentino; bem como as tentativas frustradas de industrialização na região. A iniciativa industrial que 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. Essa paisagem é caracterizada por um aspecto pós-industrial e pela presença abandonada da ferrovia no início do século XXI.

3.3 O DEBACLE FERROVIÁRIO E A FALTA DE UMA POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO

No contexto brasileiro, sobretudo na região da Baixada Santista e em específico na cidade de São Vicente, o patrimônio ferroviário e a estrada de ferro caracterizam um importante testemunho histórico em relação ao esforço para o transporte do café, ao gerar riquezas para o desenvolvimento do estado e do município. Entretanto, com os fenômenos relacionados à implantação do transporte rodoviário, gradativamente a ferrovia caiu em desuso, sendo desestimulada e posteriormente iniciou-se o seu processo de decadência pela desativação das linhas principais e, por consequência, das linhas secundárias (Kühl, 1998).

De acordo com Françoise Choay (2014, p. 11), o patrimônio histórico é um bem destinado ao usufruto de uma comunidade, mantendo ligações com o seu passado comum, saberes e os conhecimentos humanos. Assim, "o valor histórico atribuído aos bens culturais advém de serem vestígios de processos históricos formadores de uma sociedade" (Oliveira, Eduardo Romero, 2017, p. 325), mesmo se tais vestígios estejam relacionados com o processo de industrialização. Porém, a ausência da preservação do patrimônio ferroviário e industrial implica no

desaparecimento recorrente das estações, como aconteceu no caso de São Vicente; e os seus últimos exemplares acabaram sofrendo descaracterizações severas.

A salvaguarda dos “testemunhos de uma época que remete à transformação social e cultural” (Freire; Lacerda, 2017, p. 561) não contemplou nenhuma das estações presentes no território vicentino e seus remanescentes se configuram como lugar desolador. Possivelmente, a constante mudança do tecido urbano levou ao apagamento da maioria das estações que existiam na paisagem de São Vicente, seja na área insular ou continental, devido à falta de políticas públicas de preservação do patrimônio e à substituição do transporte ferroviário pelo modelo rodoviário. A deterioração destes espaços emblemáticos compromete a preservação e o registro da memória da cidade, representada nestes espaços públicos, sobretudo nos antigos edifícios ferroviários.

Atualmente, os edifícios que compõem o complexo ferroviário estão em ruínas ou se alteraram aos novos usos (figura 29). A própria estação de Samaritá, desde sua desativação, em 2007, está sendo utilizada de outras formas, já perdeu parte da estrutura original e de sua cobertura, além da remoção das esquadrias originais em madeira. Os dois outros edifícios, o posto de truqueiro e o posto de revisão de vagões, estão deteriorados, a parede e a cobertura da plataforma de embarque também foram arruinados. As edificações com uso residencial no entorno da ferrovia também passaram por modificações.

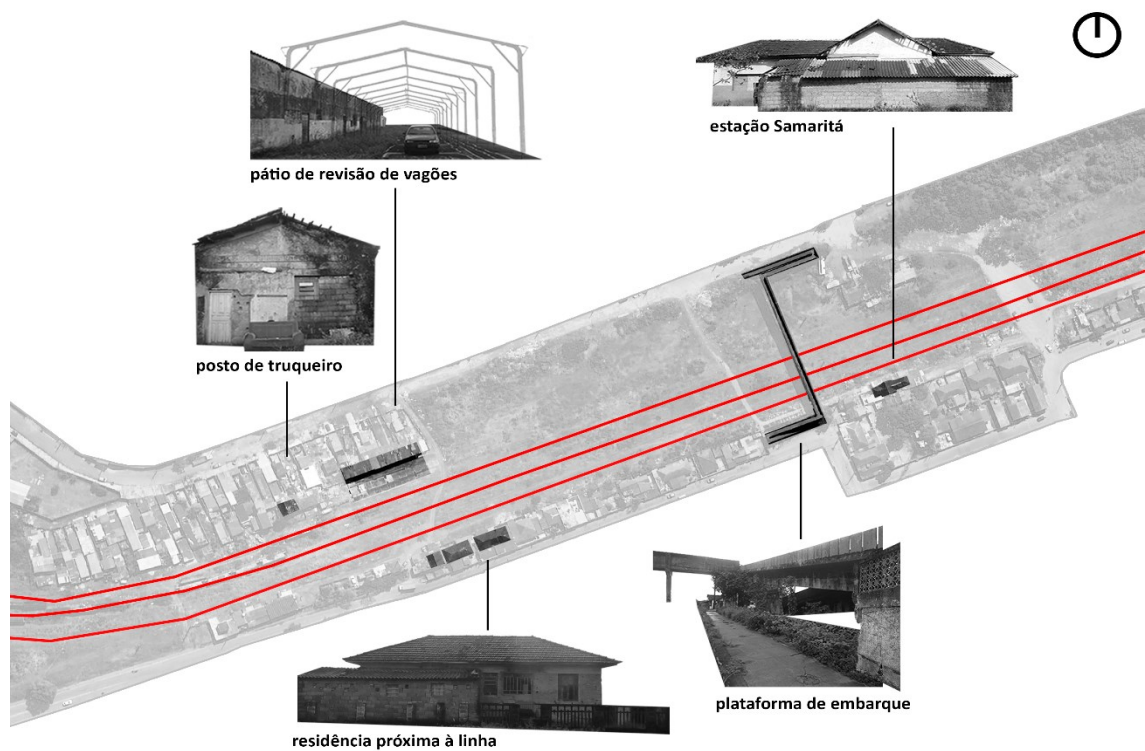
Essa situação espacial pode derivar justamente da alteração no sistema de transporte de passageiros, tornando-se escasso ao privilegiar o transporte individual através da expansão da malha rodoviária ou, também, pelas moradias que foram estabelecidas ao redor da estrada de ferro e, paulatinamente, tomando para si o leito férreo desocupado, organizando-o como seu grande quintal.

Deste modo há uma certa dificuldade em relação à salvaguarda do patrimônio ferroviário devido a falta de uma política de preservação, decorrendo disto o abandono das edificações e o progressivo esquecimento de sua história. Isto pode implicar na dificuldade de inventariar os escassos bens remanescentes para a preservação, bem como critérios para uma política coerente de preservação, sejam eles fatores estéticos, históricos, sociais, econômicos ou referentes à unicidade de sua arquitetura (Kühl, 1998, p. 231).

A relação histórica entre o patrimônio ferroviário e a cidade deve ser pensada de modo a valorizar o patrimônio histórico e sua relação com os novos usos inventivos,

pois ainda não chegamos a um estágio irreversível apesar da deterioração e vandalismo neste complexo. De todo modo, se pensada uma reabilitação é crucial levar em consideração os usos existentes nessa localidade, como as residências particulares que dão vida a estes últimos edifícios ferroviários na planície da cidade, e que são muitas das vezes, a habitação “a conversão mais frequente” em linhas desativadas (Kühl, 1998, p. 235), além de uma conscientização voltada à educação patrimonial.

Figura 29 – Bens remanescentes no complexo ferroviário de Samaritá



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.4 A POTÊNCIA DO ABANDONO

O ato de perceber o espaço público de maneira rizomática, sem início ou fim, sem continuidade. É o convite para se perder dentro da cidade, em seu último suspiro de liberdade, fora do controle nestes espaços que são tidos como estranhos, se encontram entre a negação da natureza como elemento de retorno à uma concepção romantizada e da exploração consumista do tempo livre. (Careri, 2013, p. 159)

O plano em comum para esta cartografia, o território atual que foram feitas estas passagens, foram os caminhos dos trilhos das companhias Southern São Paulo Railway (SSPR) e Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), implantados na área continental da cidade 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 adentrei nestas territorialidades. Os espaços à margem ao longo do leito férreo revelaram variadas formas de ocupação do território e outros usos que fazem ver o local como um local transgressor. Assim, a partir da imersão no lugar é possibilitada a leitura das características geográficas²⁴, sociais, culturais e imaginárias a serem observadas no campo – ao percorrer o caminho da estrada de ferro de Samaritá.

Nessa proposição encontrei dinâmicas próprias e qualidades geradas a partir da desindustrialização do primeiro bairro formado no continente, para a sua exploração e encontro com seus novos habitantes. Através deste sentido, utilizo as mesmas ideias que se relacionam com o grupo Stalker²⁵, baseado no filme homônimo de Andrei Tarkovski (1980), onde a personagem principal guia e apresenta estratégias, ao caminhar e atravessar por áreas perigosas, deterioradas e abandonadas, conhecidas também como Zona. Assim, meu deslocamento se fez pelo caminhar como prática estética, pelas áreas deterioradas ao longo da antiga ferrovia

²⁴ Neste sentido é interessante destacar a noção de “espacialidade hodológica”, no qual corresponde a uma perspectiva de um *espaço em movimento*. Deste modo, o espaço não seria preexistente ao caminho, mas sim produzido enquanto se percebe o plano da realidade durante a caminhada. Esta abordagem compreende o espaço da paisagem como o corpo o entende, descrito por seus movimentos, situações e condutas (Besse, 2014, p. 192).

²⁵ 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 Tarkovski, onde os guias que conhecem estas áreas abandonadas se denominam Stalkers (Careri, 2017).

no continente vicentino e pelos espaços gerados a partir de sua preexistência, em busca do seu reconhecimento. Deste modo, Francesco Careri (2013, p. 32) coloca que:

[...] o caminhar revela-se útil à arquitetura como instrumento cognitivo e projetual, como meio para se reconhecer dentro do caos das periferias uma geografia e como meio através do qual inventar novas modalidades de intervenção nos espaços públicos metropolitanos, para pesquisá-los, para torná-los visíveis.

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 Outros²⁶, em um trajeto pelos entremeios das linhas ferroviárias sobre as territorialidades às margens do leito férreo de Samaritá.

Nessas saídas, o uso do método cartográfico de Eduardo Passos e Virgínia Kastrup (2009) serve como instrumento metodológico ao vagar pelos trilhos em uma busca por um encontro com os Outros. A cartografia subjetiva como método auxilia em uma leitura do território ao ter como princípio uma intervenção no território, um caminho que possibilita o acompanhamento e a criação de uma outra realidade a partir da experiência e imersão no espaço (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 30).

De tal sorte, desse cenário de abandono e desolamento poderia ainda surgir uma paisagem pitoresca. Uma localidade preñe de outros sentidos, singularidades e singelezas a ser constituída por projetos indeterminados, os quais escutem os desejos dos “outros”. Nesse lugar singular, o abandono pode ser uma chance de algum tipo de relação com o desejo dos outros, a tentativa de estabelecer um lugar que até então não existia e compatível com o que poderá ter nele um dia (Derrida, in Nesbitt, 2013, p. 168), de maneira a reconectar o que sobrou do patrimônio ferroviário e industrial com o imaginário urbano daqueles que moram nessa região.

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 minha

²⁶ 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.

releitura desse lugar. Isto porque, na sua raiz etimológica Samaritá possui: Sama (סמא) 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 destes 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, porque neste caso significam o “fracasso”, a decaída da industrialização, ao mesmo tempo que sua mais óbvia consequência, de cunho industrial para a extração de areia sílica dos depósitos da região. Entretanto, prefiro compreender aqui, que o sentido de lugar desolado, ermo, desértico, abre caminho para um conceito presente nos trabalhos dos filósofos Gilles Deleuze e Félix Guattari (1997) de uma localidade que pode ser capaz de agasalhar usos e ocupações na contracultura dos espaços que são lidos como hegemônicos. Para estes filósofos, o aspecto do deserto remonta a um outro cenário: o espaço liso.

No espaço liso não há uma subordinação a uma lógica comum, é um espaço que “abre as possibilidades de acontecimentos, afetos, e da percepção corpórea, da volta à sensação tátil em detrimento da hegemonia da visão” (Deleuze; Guattari, 1997, p. 162), apesar disso, é importante ressaltar que “não há romantismo nos espaços lisos” (Adkins, 2023, p. 246). A partir desta noção, volto ao conceito da nomadologia¹³ no qual ocorre a busca de práticas possíveis dentro destes espaços menos controlados (lisos), sem hierarquias e poder centralizado, pois quem percorre o espaço liso é o nômade. Assim, os pés são convidados a percorrer este território abandonado que foi sucedido por uma série de acontecimentos (Solà-Morales, 2002, p. 6).

Portanto, com um olhar mais atento, tenho em primeiro momento que nessa especulação da própria raiz etimológica que dá nome para a região e a estação ferroviária que, o abandono é intrínseco ao território. Todavia, o caráter de não romantizar as possibilidades derivadas dos possíveis significados do nome deve ser evidente, sobretudo, político. Assim, procura-se evidenciar aqui, que a situação atual do complexo ferroviário não deve ser apenas entendida pelo viés romantizado no

sentido de uma estética que privilegie a paisagem da ruína, mas ao contrário, com uma força política da ação, bem como um potente signo capaz de se abrir para o novo, gerando ganhos, ou seja, um território cheio de possibilidades – um vazio que evoca o silêncio como contraponto ao rugido dos antigos maquinários industriais.

Desse ponto de vista, o lugar que tem como o signo a ideia de abandono (figura 30) pode ainda produzir novos significados e gerar novos objetos (Pignatari, 2004, p. 56). Logo, a utilização de fotografias pretende evidenciar aqui a possibilidade do uso destes espaços para a criação destas novas paisagens, pois apesar do vazio urbano, essa construção se dá “por narrativas urbanas ou pela acumulação de indícios que irão compor a produção de nossa imaginação sobre a cidade, de uma ou diversas cidades” (Solà-Morales, 2002, p. 185).

Figura 30 – Edificações próximas à estação Samaritá. O imenso vazio urbano deixado pelos trilhos. Ossadas de animais mortos e o resquício de um trilho de trem



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

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 resquícios²⁷ de sua história ferroviária. 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 imenso vazio e pode ser considerado como lugar de destruição devido à dificuldade de preservação dos bens remanescentes.

Em meio a vegetação, me localizo a partir do centro da passagem dos trens. Nesta parte do pátio ferroviário é possível ouvir os sons dos carros vindos da rua, ao mesmo tempo que são mascarados pelo cantar dos grilos no leito férreo. A vegetação toma conta de todo campo visual e das referências da paisagem urbana, cobre a visão da calçada e delimita um cone visual no eixo por onde passavam os trilhos.

Nesta cidade do espaço liso encontra-se outra ordem e organização da cidade capitalista (Deleuze; Guattari, 1997, p. 166). A paisagem neste ponto pode ser distinguida pelo fruto da caminhada, as vegetações que receberam meus pés foram modificadas, o caminho se transformou em um lugar (Careri, 2013, p. 51). A surpresa e a subjetividade fazem parte deste caminhar, tomamos a atitude de estar aptos e ativos a receber os agenciamentos do território, sou tocado sobretudo pela curiosidade, pela investigação de algum uso neste local (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 42). Vamos em busca do espaço habitado de maneira singular, de suas apropriações socioespaciais e dos usos transgressores.

Noto o sublime desaparecimento da ferrovia, tomada lentamente pela vegetação. Hoje, o complexo ferroviário da estação Samaritá 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 31).

²⁷ 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).

Figura 31 – Restos de substâncias domésticas. Vestígios de calçados infanto-juvenis e ossadas.

Trecho de uma parte dos trilhos



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

A apreensão destes espaços na borda da cidade se vale de uma desconstrução de conceitos estabelecidos previamente e de uma nova consciência política sobre a cidade, assemelhando a linha férrea a outros lugares que agasalham usos imprevistos e que permitem encontros diversos. Nas palavras de Ignasi de Solà-Morales:

São lugares aparentemente esquecidos onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. Lugares obsoletos que somente certos valores residuais parecem predominar apesar de sua completa desafeição com a própria atividade na cidade, estão fora das estruturas produtivas. Há a conversão destes espaços desindustrializados em áreas onde a cidade não se encontra. (2002, p. 186)

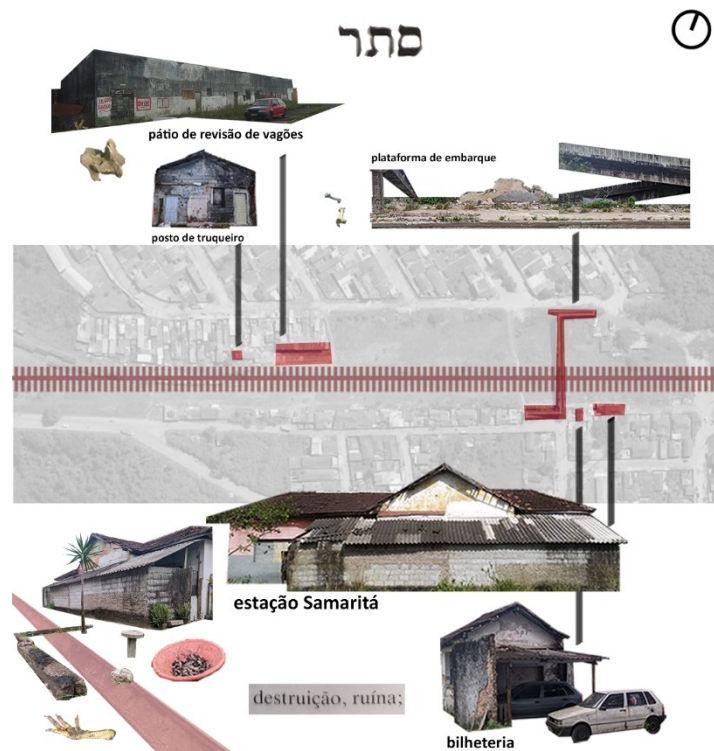
Hoje em dia, estes espaços podem ser revelados por alguns usos que não são previstos, sem que sejam planejados, sobrepostos e marginais, a exemplo do uso de hortas, jardineiras em vasos sanitários, ou até dos avisos pelo não descarte de entulho comum nas margens dos trilhos. São espaços e edificações negligenciados, subutilizados, sem caráter hegemônico e, portanto, também apresentam uma

oportunidade às subjetividades pertencentes ao lugar, que se utilizam desses espaços para sua apropriação nas imediações da linha férrea em usos inventivos (figura 32).

São “espaços que tomam para si as ruínas edificadas como telas de uma galeria a céu aberto” e que preenchem o espaço vazio com seus novos usuários (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. Espaços à deriva de um antigo complexo ferroviário que possui microterritorialidades, lugares do devir diante das muitas desigualdades sociais e dos infortúnios espaciais das cidades brasileiras.

Ademais, a situação atual também é um convite para ir a campo em um percurso não-linear pelos trilhos da história e da arquitetura ferroviária, em busca de um encontro com os Outros, numa jornada que está pelos entremeios das linhas que estamos por escrever sobre as territorialidades abandonadas de Samaritá e de seu cenário pós-industrial.

Figura 32 – A desolação da área do complexo ferroviário e os antigos bens ferroviários



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.5 SAMA: DO ESPAÇO DESTRUÍDO AO LUGAR REINVENTADO

O mapa nos puxa para fora do espaço para que possamos considerá-lo como espectador, enquanto o relato nos traz de volta, fazendo-nos mergulhar nele (Besse, 2014, p. 208).

Para esta pesquisa descrevi sete trajetórias²⁸, feitas pelo território continental da cidade de São Vicente, entre os bairros que margeiam os trilhos do ramal Mairinque-Santos, com maior ocorrência no entorno da ferrovia em Samaritá, Fazendinha, Rio Branco e Vila Nova São Vicente. As caminhadas foram intercaladas com algumas pausas, descansos e desvios da área ao entorno da antiga estação Samaritá²⁹. A fim de evitar a repetição dos relatos das saídas de campo, optei por constar na pesquisa as caminhadas no território vicentino, sendo descritas aquelas ocorridas nos meses de março, junho, agosto, setembro, novembro e dezembro de 2022 e, uma realizada em janeiro de 2023.

As caminhadas aqui registradas pela cartografia subjetiva “operam no processo de produção de novos objetos, formas e imagens” (Fuão; Santos, 2023, p. 15) ao associar objetos e figuras já existentes. De igual modo, para a reinvenção do espaço em Samaritá, expressa nesta tentativa de constituir novas paisagens imaginadas, se fez pelo acompanhamento entre os diferentes sujeitos e das paisagens existentes que visitei, pois “a pesquisa de campo requer a habitação de um território que, em princípio, não é habitado”³⁰ (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 56), assim habitar um local é contrair os hábitos que determinam um modo de vida, seus usos e práticas (Besse, 2014, p. 131).

²⁸ No ano de 2022, o primeiro contato com o território ocorreu no mês de março, momento inicial da pesquisa, e, a continuidade da frequência ao local aconteceram nos meses de junho, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro. Em 2023, as caminhadas seguiram pelos meses de janeiro, fevereiro e julho. Optei, no entanto, em descrever os relatos com maior incidência nos mesmos locais, a fim de evitar uma repetição de idas ao campo sem efeitos para a pesquisa. Ao todo, foram realizadas vinte caminhadas sozinho, sendo 4 delas acompanhado de um amigo.

²⁹ O bairro Samaritá possui além da antiga estação, elementos depredados em seu complexo ferroviário como a bilheteria, o posto de truqueiro e o pátio de revisão de vagões. A plataforma de embarque foi demolida semelhante às outras estações da planície continental (Rio Branco e Padre Alarico). Eram pertencentes ao antigo ramal ferroviário Mairinque-Santos da EFS, desativado desde 2007.

³⁰ Contudo, como antigo morador do bairro eu já habitava aquele local e, devido a “participação observante” (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 56) houveram novidades em relação ao que eu já considerava conhecido. A “exposição à novidade” (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 57) foi o que possibilitou o surgimento de um processo para o trabalho de campo dada pelas possibilidades da caminhada, em outros movimentos e conexões.

A apreensão e habitação no território conhecido foram sendo (re)descobertas ao longo destas caminhadas, a fim de compor uma expressão da paisagem continental da cidade. A expressão da paisagem cartografada subjetivamente se fez em sete passagens pelo continente vicentino, sendo em sua maioria realizadas durante as tardes dos dias da semana. Assim, recorro a criação de cartografias por meio de colagens, sendo “um tipo de pensar, pensar através de figurações” (Fuão; Santos, 2023, p. 11) e que, ao fazer colagens podemos rememorar os fatos ao mesclar imagens, afetos e sentidos.

Por outro lado, a utilização desta forma de representação e expressão se faz do encontro com si e com os outros. E continua com o ato de caminhar, em movimento contínuo, onde “cada momento da pesquisa traz consigo o anterior e se prolonga nos momentos seguintes” (Passos; Kastrup; Tedesco, 2009, p. 59).

3.5.1 PRIMEIRA CAMINHADA

O primeiro contato com o território a ser habitado ocorreu em 29 de março de 2022 (figura 33). Saí para caminhar sozinho, buscava estar atento a quaisquer surpresas e solicitações do terreno.

Figura 33 – O trajeto da primeira caminhada



A previsão do tempo marcava uma chuva moderada intercalada de pequenos chuviscos, assim, sai preparado para me molhar. Em minha pequena mochila, companheira de minhas próximas caminhadas, havia uma pequena máquina fotográfica, um celular e um casaco para me prevenir da chuva. Caminhei sem destino, entrei no leito férreo através de um pequeno caminho na avenida Antônio Victor Lopes, próximo à favela “Fazendinha”. Este caminho o qual adentrei sempre esteve presente naquele local, enquanto morador do bairro, sempre me chamou a atenção, por vezes via pessoas que transitavam por ele que, era um encurtamento entre os bairros limítrofes (Samaritá e Parque das Bandeiras) intercalados pela imensa área da ferrovia desativada. Neste local, era comum avistar animais pastando em meio aos antigos vagões ferroviários que compunham esta paisagem.

A paisagem, para mim já conhecida, não apresentava mais nenhum vagão, apenas um campo vazio. A vastidão do leito férreo marcava um contraste entre a cor verde da grama sobre o solo, em sua maioria plana, e do cinza do céu encoberto de nuvens. Minha primeira caminhada, sem objetivos ou clareza me fez estar atento. Me perguntava em meio ao imenso vazio do leito ferroviário próximo a Samaritá, “o que eu, recém-admitido ao programa de pós-graduação estava fazendo ali?”. A esta incerteza me fez caminhar curioso, encontrei alguns vestígios da ferrovia encoberto pela terra e pela gramínea, eram batentes de madeira por onde passavam os trilhos.

Ao andar um pouco mais em sentido contrário a estação Samaritá, avistei ossadas de alguns animais e um desnível no terreno semelhante a uma cratera, onde havia outros batentes e pedaços de trilhos semienterrados próximos ao conjunto habitacional São Vicente II, elemento que marcava o horizonte visual (figura 34).

Figura 34 – O caminho existente no leito férreo, um batente ferroviário, um crânio e a cratera



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Após fazer os primeiros registros fotográficos voltei a caminhar. Passados alguns minutos a chuva caiu. Ao caminhar em direção oposta à estação, me deparei com a minha primeira interação com outros habitantes do leito ferroviário: a continuação para a minha caminhada foi anunciar a uma dupla de jovens a minha ação no local. Eu era um estranho a fotografar o território e estava na entrada de uma

favela, conhecida como “Favelinha”, no bairro Vila Nova São Vicente. Ao contrário da favela “Fazendinha”, a “Favelinha” é composta por casas que margeiam os dois lados dos trilhos, que se tornaram um caminho alternativo às ruas do bairro Vila Iolanda.

Registrei alguns dos usos do local: uma bicicletaria, onde fui bem recebido; um ferro-velho mais adiante; um pequeno bar e um mercadinho. Em meio ao meu caminhar pelo estreito caminho, fui surpreendido pelos odores do esgoto a céu aberto, por algumas crianças, pelo som dos aparelhos de televisão e pela presença de cachorros vira-latas. Percebi o uso recorrente dos batentes que vi anteriormente semienterrados, neste caso eles eram utilizados para a delimitação dos lotes residenciais e, por vezes, se tornavam degraus para vencer a topografia não homogênea quando colocado no solo (figura 35).

Figura 35 – A bicicletaria próxima aos trilhos. O cachorro vira-lata no ferro-velho. Os batentes ferroviários que delimitam o espaço e aqueles que servem de degraus



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Terminei a primeira parte da caminhada embaixo de um dos viadutos da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055), na altura do bairro Vila Ema. Enquanto eu esperava a chuva dar uma trégua, percebi que na passagem destinada aos pedestres abaixo do viaduto se encontrava alguns outros batentes e perfis de trilho. Se eu continuasse em direção oposta à estação Samaritá, o meu destino seria os

primeiros túneis da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), entretanto, o caminho era uma longa estrada de terra que, devido a quantidade de chuva estava com grandes poças d'água (figura 36). Ao voltar a caminhar, decidi refazer o caminho do viaduto até encontrar a área da estação Samaritá.

Figura 36 – O viaduto e os trilhos residuais. A cabine de sinalização e o início da estrada de terra ao longo dos antigos trilhos da antiga ferrovia EFS



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Já haviam passado duas horas desde o início da minha caminhada. Às 14:15 cheguei à entrada do complexo ferroviário de Samaritá. A chuva havia parado, eu estava cansado e molhado, mas este processo me deixara entretido. Ao me aproximar das edificações do conjunto próxima a estação, já no bairro Samaritá, me deparei com uma velha edificação com metade de sua fachada tomada pela natureza, era o posto de truqueiro. Provavelmente tornada por alguém a sua habitação, ao ver um sofá vermelho em sua frente, uma porta nova e ouvir os sons que saíam dela, me indagava se eu estaria conhecendo ou reconhecendo um local que julgava ser familiar.

Caminhei alguns metros mais adiante para descansar no pátio do posto de revisão de vagões. Aproveitei para fotografar a sua fachada com as mensagens inscritas “Jesus salva” e “Deus é fiel”. Durante o processo, fui interrompido por um senhor que, curioso com a minha presença ali me informou que eu estava

fotografando a área externa de uma igreja (figura 37). Recebi um convite para adentrar em uma pequena casa ao lado da antiga edificação ferroviária. Uma mulher, que dizia ser a pastora da igreja, me perguntou o que eu estava fazendo naquele local. Respondi que eu era estudante de arquitetura e pesquisava sobre o transporte ferroviário na cidade de São Vicente.

Figura 37 – O posto de truqueiro e o detalhe de sua fachada. O posto de revisão de vagões com um carro estacionado, sendo este local um espaço de culto



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Em uma breve conversa, ela me informou que alguns homens levaram o que sobrou dos vagões e dos trilhos próximos a igreja. Para ela, o local havia melhorado, pois o espaço tinha aumentado sem a presença dos vagões ferroviários, o que possibilitaria o uso do espaço para os cultos da igreja e de sua relação com a comunidade local, principalmente por ser tornar um espaço adequado para as crianças. O casal parecia estar contente com a minha presença em seu pequeno espaço de culto e me fizeram o convite para participar da próxima atividade. Entretanto, comentei que eu iria para Florianópolis para estudar na Universidade Federal de Santa Catarina, no início do próximo mês, em abril. Assim, ela e seu companheiro oraram pelo início de meus estudos, me abençoaram e me deram um pequeno frasco, o qual segundo ela, estava cheio de um óleo ungido. Agradei a

receptividade, fotografei mais algumas áreas do complexo ferroviário e fui em direção às ruas do bairro Samaritá, margeando o lado externo da antiga estação.

As edificações do entorno do complexo ferroviário me chamavam a atenção, apesar das intervenções em sua fachada, elas denotavam uma arquitetura modesta, própria das vilas ferroviárias. Supostamente, as primeiras edificações do bairro Samaritá decorreram da ocupação dos operários da ferrovia. Ao parar a fim de fotografar uma residência na rua Sete, na calçada do lado oposto a residência, percebo a cortina da janela da casa se abrir e um rosto aparecer (figura 38).

Um homem abre a porta da casa de número 75, sai da casa e em seu quintal me perguntou de modo suspeito o que eu estava fotografando. Me apresento novamente como estudante de arquitetura com interesse sobre o transporte ferroviário na cidade e, para minha surpresa, o homem me convidou a entrar em sua casa. Ele era um antigo ferroviário que trabalhou na Estrada de Ferro Sorocabana. Fui recebido às 15:12 dentro de sua casa. Conversamos sobre a sua relação com a ferrovia e, especialmente Samaritá.

Figura 38 – Um chalé de madeira e uma outra edificação em azul, supostamente do período inicial da ocupação de Samaritá no século XX. A casa do chefe da estação nº 75 e seu morador contemporâneo

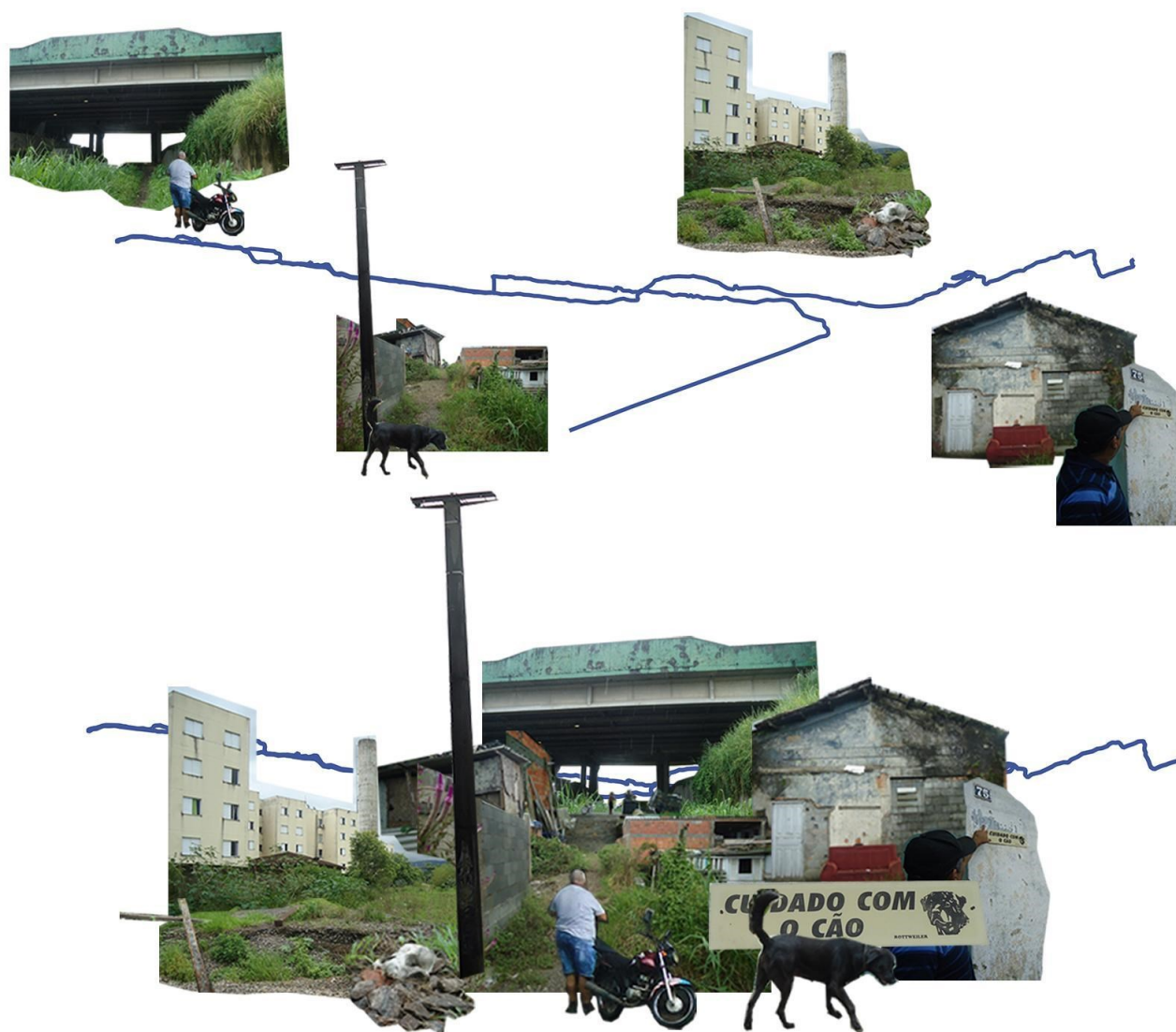


Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Durante a conversa, descobro que a sua família também participou das atividades ferroviárias, bem como parte da família de sua esposa. Ao questionar se ele possuía alguma possível documentação ou fotografia, ele me indicou pesquisar nos grupos de redes sociais sobre patrimônio ferroviário e, me indicou também a conversar com o dono do bar próximo a sua casa, pois ele também poderia ter alguma informação relevante para a pesquisa. O morador da casa nº75 me informou que a sua residência era a casa do chefe da estação, e não onde está implantada a Escola Municipal Armindo Ramos, conforme aparece nos relatos da pesquisadora Marcia Regina Silva do Vale (2008, p. 78). Após a chegada de sua esposa e do aceite para tomar um café, me despedi às 18:11.

A primeira ida ao território se fez em uma longa caminhada, entremeada de pequenas paradas e descansos, ocorreu o primeiro contato com o território. Foi sucedido pelas surpresas e contatos inesperados, dado pelo acaso e pelo interesse mútuo entre mim, o pesquisador e os outros, habitantes do leito ferroviário. Esta foi a primeira e última caminhada no continente vicentino antes da minha ida para a cidade de Florianópolis, onde iria cursar no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pelos próximos três meses.

Figura 39 – Trajeto 1: um novo caminho à margem dos trilhos



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.5.2 SEGUNDA CAMINHADA

Em um segundo trajeto no dia 28 de junho de 2022, ao retornar de Florianópolis para São Vicente, procedi a caminhar a partir da estação Samaritá em direção ao local onde estava situada a estação Rio Branco em um trajeto não linear com cerca de 2 quilômetros para o reconhecimento da realidade a ser registrada pela cartografia subjetiva (figura 40). A abertura para este percurso se deu ao atravessar um muro, então descobri um caminho a seguir pelos trilhos ao encontrar uma bifurcação: de um lado o complexo ferroviário de Samaritá arruinado e de outro a continuidade da antiga linha férrea Mairinque-Santos que leva a área insular da cidade.

Figura 40 – O percurso da segunda caminhada



Nas áreas próximas à estação Samaritá consegui observar a vegetação que cresceu sobre o caminho de ferro. A localização dos trilhos apesar de incerta em meio ao mato alto é uma atração a ser descoberta, se assemelha a um processo de arqueologia contemporânea. Em meio a vegetação encontrei recortes dos trilhos e uma diversidade de objetos descartados como garrafas de bebidas, sacolas, sapatos

e ossos. Me deparei com algumas crianças que transitavam pelo quintal ferroviário. Elas me perguntaram: “– de qual animal são os ossos que estavam próximos aos trilhos?” Não sabia dizer. O local de brincadeira das crianças me chamou a atenção. Elas tomavam para si o espaço aberto como palco de suas brincadeiras, apesar da paisagem desolada; pedalararam com suas bicicletas entre o mato alto e adentraram em uma trilha a ser por mim explorada (figura 41).

Figura 41 – Batente semienterrado. Garrafa vazia de uma bebida alcóolica. Uma bota e os pés do pesquisador. As crianças curiosas e suas bicicletas



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Segui o caminho feito pelas bicicletas, percebi que os trilhos foram tomados pela vegetação em uma paisagem com poucos elementos ferroviários. O trajeto por esta trilha revela outra relação espacial, onde o caminhar permite produzir e perceber o território conforme a continuidade de meus passos. Atravessei o espaço e avistei uma clareira, descobri que era um ponto de venda e uso de entorpecentes em meio aos trilhos.

Ao andar pela antiga ferrovia encontrei espaços de liberdade e libertinagem. Para a minha surpresa, ao sair da clareira me deparei com as mesmas crianças montadas em suas bicicletas. A paisagem observada era a de um local ermo e desértico (figura 42). Entre os contêineres que pertencem aos ferros-velhos de

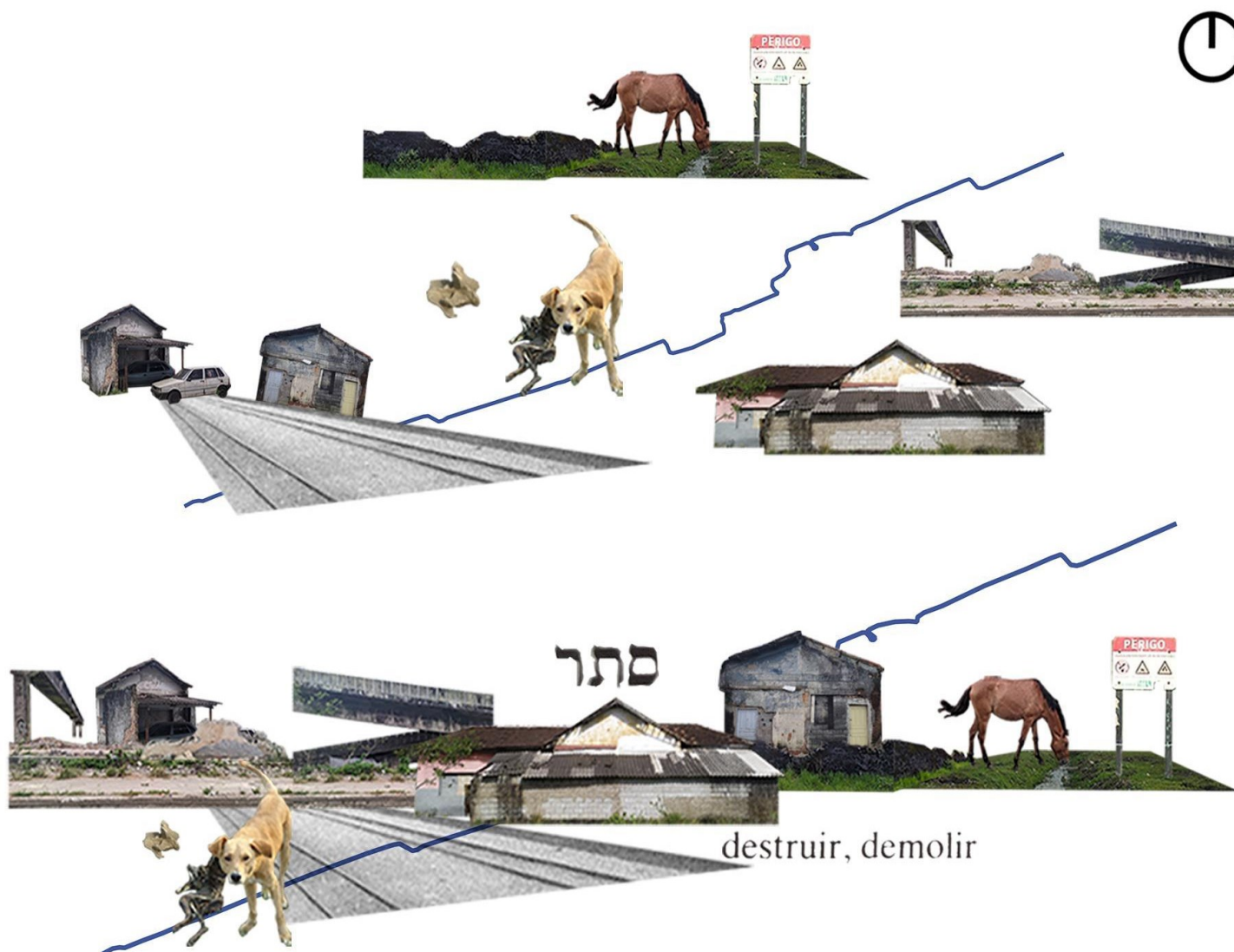
Samaritá, outras crianças soltavam suas pipas entre a rua e aos veículos estacionados, competiam o espaço da calçada com os caminhões e pedestres. A minha terceira visita ao leito férreo se constituiria na descoberta de um novo caminho no imenso quintal às margens dos trilhos e pelas brincadeiras infantis em áreas deterioradas (figura 43).

Figura 42 – O caminho para a clareira à margem dos trilhos. Um batente em meio à vegetação. Uma taça próxima a outro batente ferroviário. Os contêineres dos ferro-velho em Samaritá



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

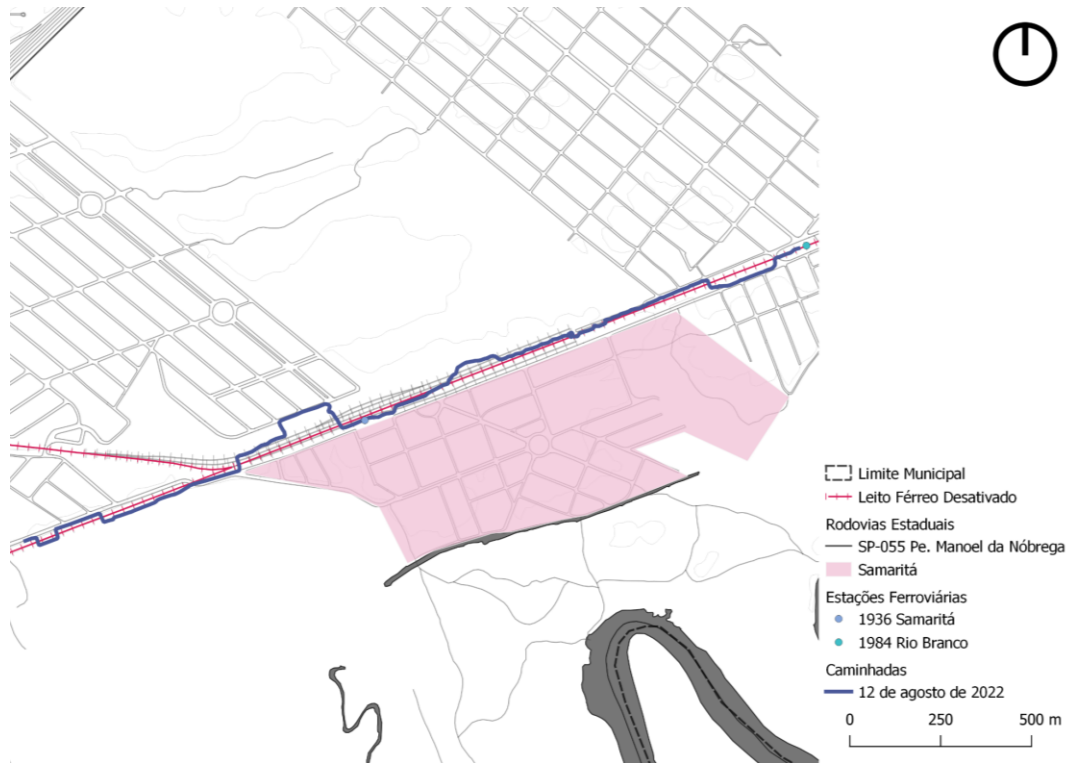
Figura 43 – Trajeto 2: o espaço para brincadeiras era desértico



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.5.3 TERCEIRA CAMINHADA

Figura 44 – A trajetória da terceira caminhada



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Um terceiro trajeto feito em 12 de agosto de 2022 durante a tarde foi iniciado pelo bairro Fazendinha (figura 44), uma favela que se constitui por um labirinto situado entre o que restou dos trilhos do ramal Santos-Juquiá e as autoconstruções de seus habitantes nas últimas duas décadas. Em minha passagem, observei as autoconstruções com uma técnica e estética próprias. Busquei nesta favela uma cidade que compartilhe a história por sua proximidade e relações com os trilhos, em um outro modo de conhecer o urbano. Ao longo dos passos me deparei com um obstáculo, uma vala a céu aberto coberta pela vegetação. Neste momento ouvi uma voz masculina, “Não dá para passar por aí!”. O rapaz, Eric, me informava que o caminho obstruído seria trocado por uma outra entrada, enquanto ele estava melhorando um aterro preexistente para dar passagem aos moradores e veículos que adentravam a comunidade, “Aqui vai poder passar mais carros, está bonito, não está? Fiz tudo isso aqui sozinho, ainda sem parar. É melhor porque se chover aqui não alaga tanto...”. Me chamou atenção uma pequena casa tomada pela vegetação, abandonada e ao lado um pequeno balanço que compunha uma área de lazer.

Observei a construção de uma casa por alguns instantes, outra residência iria se acrescentar a este mar de casas, uma arquitetura construída por seus habitantes representados à sua imagem e semelhança. Ao partir, um grupo de crianças aparecem brincando próximo à uma caçamba de lixo da comunidade Fazendinha (figura 45).

Figura 45 – O trabalho sobre o caminho para a entrada na Fazendinha. A casa abandonada. O balanço infantil. As crianças correndo em direção ao bairro



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

A clareira se assemelha a uma floresta no qual eu devia atravessar prestando atenção às migalhas que fui coletando entre animais, lixos e ossos dados pelo caminho. Com devida atenção, tomei cuidado ao adentrar novamente neste território. Fui pelas beiradas, à margem, me embrenhei entre árvores, galhos e folhas secas, avistei roupas e calçados. Encontrei mais pegadas e um par de tênis pelo caminho (figura 46). Ao se desvencilhar da mata fechada e retornar por onde passavam os antigos trilhos ouvi uma conversa, um encontro ao desconhecido e ao Outro.

Conheci dois homens que estavam conversando em meio à mata quando surgiu por entre os trilhos cobertos pela vegetação, e se mostraram surpresos com a minha presença. Apresentaram-se como Oclinhos e Capoeira³¹. Uma curiosidade tomava a atenção dos homens, questionaram a minha presença em meio àquele local inóspito, e ao responder que caminhava procurando o antigo leito férreo, entraram em risos e Capoeira respondeu: “Isso já não tem faz tempo, já foi tudo tirado e já

³¹ Os dois homens não quiseram ser identificados, em nenhum momento da conversa que durou cerca de duas horas e não revelaram seus nomes reais, preferiram utilizar seus apelidos. Oclinhos utilizava um óculos pequeno de armação preta e Capoeira vestia uma camisa de time e uma calça jeans. São nômades de outras cidades do estado de São Paulo. Não houve a permissão para tirar fotografias deles e do local por medo de represálias por outros usuários e pela desconfiança que pairava em um encontro inusitado.

venderam, tá vendo algum trilho aqui?” Perguntei sobre o muro, a fala dos homens se complementava ao dizer que lá [no muro] era local de “sexo e fornicação”.

Figura 46 – O muro. A carcaça de um animal. O par de calçados. O abrigo na clareira



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Explicaram também que o muro e a clareira eram locais de despachos de rituais e animais mortos, e, este seria o motivo de ter animais mortos no decorrer dos trilhos entre um local [o muro] e outro [a clareira]. Ao fim de nossa conversa com Capoeira, Oclinhos me despedi e retomei o caminho em direção à rua e ao local onde estava implantada a estação Rio Branco.

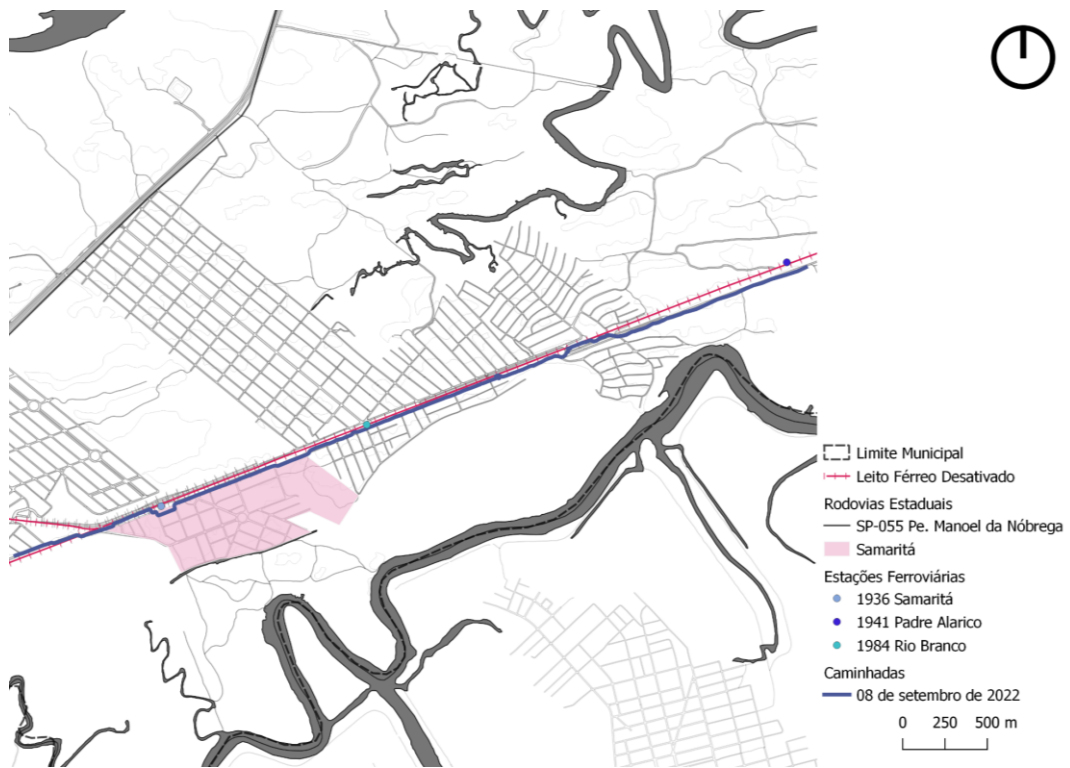
Figura 47 – Trajeto 3: o contato com os Outros



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.5.4 QUARTA CAMINHADA

Figura 48 – O caminho da quarta caminhada



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Ao continuar o caminhar pelas margens dos trilhos em um quarto trajeto em 08 de setembro de 2022 (figura 48), dei significado à paisagem que me cercava, senti que habitava o território e colecionava os afetos de minhas outras caminhadas. Percorri o território sempre se desterritorializando na coleta de vestígios pelo caminho de ferro atravessando bairros, matas e zonas nas franjas da cidade. Minha atenção foi tomada por uma construção ao leito da ferrovia, uma pequena casa de madeira onde duas crianças brincavam, tal como a dupla João e Maria. Seria essa a chegada ao final do percurso como no conto infantil após a coleta de migalhas em uma aventura iniciada pelo ato do abandono?

Curioso sobre a pequena construção busquei respostas nos comércios próximos e assim descobri o seu construtor: Eliezer, dono de uma loja que presta serviços de demolição. A conversa apesar de breve é guiada pelo local construído por ele no decorrer dos anos sob a coleta de materiais reutilizados para a transformação

do espaço³². A casa atualmente não possui moradores, passa batido de olhares menos atentos e decora a calçada à margem do leito férreo, originalmente foi construída para a habitação de um amigo de Eliezer que veio a falecer. A construção é diminuta, mas possui todos os elementos arquitetônicos de uma casa em tamanho real: janela, porta, varanda, cercas e telhado.

Uma dupla de crianças que caçavam lagartos durante a minha visita, tinha em mãos um pote cheio de calangos e disseram que iam ao local [casa de madeira] para realizar suas brincadeiras (figura 49). A vitalidade da área apresenta uma outra realidade, torna-se uma fuga dentro do espaço capitalista, o devir e a mudança ofertada pelas possibilidades da apropriação deste espaço que a partir da realidade cria um imaginário disposto como fruto do consumo e das possibilidades de novos usos do território ao longo de todo o leito ferroviário.

Figura 49 – A pequena casa de madeira. As decorações de pássaros na calçada e o lagarto capturado



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Apesar de toda a deterioração do antigo leito férreo, ele é, também, lugar das novas possibilidades. Minha tarefa foi mostrar aqui sua ocupação singular, a fim de revelar uma cultura do espaço por aqueles que perambulam pelos trilhos. Possibilita um outro modo de enxergar a degradação do pátio ferroviário, para além de deserto, lugar de destruição ou ruína. Busquei assim, a demonstração das relações de afeto e singularidades.

³² Eliezer comentou que a sua relação com espaço não se detém à sua calçada, se dá também pelo espraiamento dessa prática no decorrer da rua e do outro lado do vazio habitado pelos trilhos, entretanto, o vazio do eixo ferroviário não foi transformado devido a futura chegada do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que passará pelo mesmo eixo ferroviário do ramal Mairinque-Santos, da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Em relação ao seu amigo, não sabemos por quanto tempo ou por qual motivo o homem morou na casa de madeira.

Meus encontros desvelam práticas de pesquisa daqueles que reconhecem o território a partir de suas vivências. Conheci uma outra história desse local de passagem, ditada por seus habitantes, usuários, construções e personagens que se assemelham a contos infantis, com a possibilidade de agasalhar diversos modos de ver, ler e apreender o lugar. O que antes era um local de destruição ganha novas camadas de significados, pois, a partir das brincadeiras infantis o lugar volta a ser reinventado pelo sujeito em suas heterotopias (Foucault, 2013, p. 20).

Figura 50 – Trajeto 4: o lugar da reinvenção do espaço desindustrializado

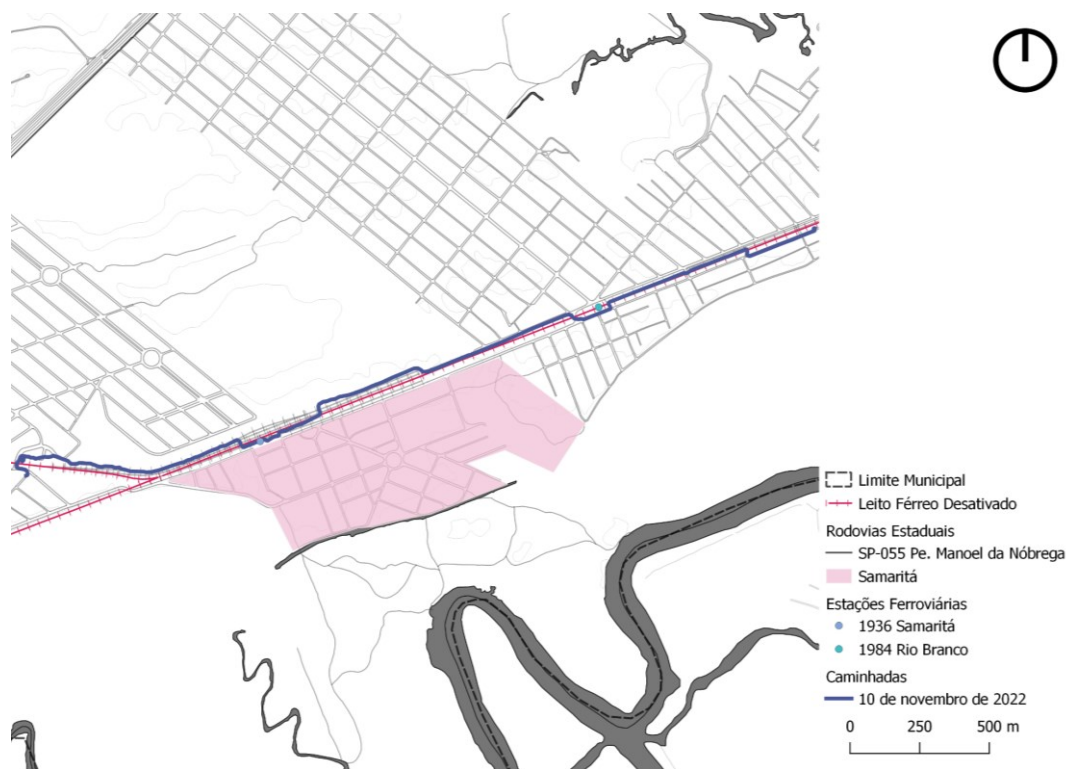


Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.5.5 QUINTA CAMINHADA

Em uma outra saída em 10 de novembro de 2022, esta era a quinta caminhada (figura 51). Ao me aproximar do conjunto habitacional São Vicente II, percebi que não havia notado em minha primeira caminhada um conjunto de brinquedos à margem do leito férreo. Compunha o playground um balanço, uma gangorra e um escorregador, todos feitos em madeira e pintados de amarelo, vermelho, verde e azul. Os brinquedos servem como elemento de composição da paisagem urbana e próximo a eles, notei uma pequena horta delimitada por alguns pedaços de madeira, onde estava escrito “respeita a natureza, não jogue lixo” (figura 52).

Figura 51 – A quinta caminhada



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Quando eu estava a fotografar a horta, um velho conhecido me chamou a atenção, era um senhor que trabalhava em uma bicicletaria no bairro vizinho, Vila Ema. Dizia estar trabalhando em um novo “ponto” e apontou para o outro lado da rua, era a mesma bicicletaria que eu havia passado em minha primeira caminhada em de março. Ele me indicou os seus serviços em seu novo local no bairro Nova São Vicente,

entretanto, eu disse que estava a pé naquela ocasião e agradei a sua prestatividade. De certo modo, eu pensava ser interessante a relação entre este senhor que eu conhecia por arrumar minha bicicleta e o seu novo local de trabalho que se relacionava de algum modo com a minha pesquisa.

Segui em sentido a estação Samaritá. A mim pertencia a sensação de estar habitando o território em suas variadas territorialidades, em diferentes locais ao longo dos trilhos. Avistei duas traves de gol, a grama estava aparada e pessoas jogavam futebol naquele local, a mudança de uso do território passava a ter maiores características de uma espécie de lazer no espaço outrora vazio.

Figura 52 – O playground colorido. A horta com seu aviso. Uma das traves de gol e altura da plataforma de embarque da estação



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Ao chegar na antiga plataforma de embarque percebi que o antigo muro que servia como estrutura para a cobertura fora completamente demolido, de “dentro” do leito férreo agora era possível avistar a subida da passarela e a rua Alagoas, no bairro Samaritá. E, pela primeira vez, apesar da destruição deste antigo elemento ferroviário, eu pude observar o desnível entre o solo e a plataforma, com cerca de quarenta centímetros de altura onde outrora a vegetação cobria a sua base. Faço alguns registros de alguns perfis de ferro que sustentavam o muro, dos resquícios do muro

destruído e dos cachorros que estavam deitados abaixo da passarela (figura 53). A tarde estava abafada e os cachorros buscavam a sombra. Próximo a eles, na subida para a passarela um amontoado de lixos e outros descartes, desde peças cerâmicas quebradas, fraldas usadas, pedaços de madeira, mochilas, sapatos infantis e chinelos.

Figura 53 – Elemento de ferro de sustentação do muro demolido da plataforma. Resquícios do muro e a vista pelo lado da rua, outrora impossibilitado pela barreira de concreto. Os cachorros que descansavam à sombra



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Sigo a caminhar por onde era a passagem dos trens na chegada da estação. Fotografei a sua fachada onde havia um pequeno banco em concreto e uma pequena árvore. Um pouco mais adiante vejo que uma rua entre os bairros Samaritá e Parque das Bandeiras tinha sido pavimentada e recebido iluminação. Atrelado aos postes de luz, duas faixas agradeciam em nome do “povo” o atual prefeito da cidade e um de seus vereadores:

Cobramos muito, agora agradecemos! Obrigado prefeito e vereador por darem dignidade aos moradores que utilizam essa passagem do Parque das Bandeiras e Samaritá.

A passagem dos trilhos foi encoberta novamente pelo transporte automotivo, era o que eu pensava enquanto caminhava. Avistei alguns cavalos a pastar do outro lado desta nova rua pavimentada e crianças empinando pipa. Refiz o trajeto de 28 de junho, entre a mata e os trilhos.

Sai próximo ao muro que relatei em minhas caminhadas anteriores e fui em direção à clareira (figura 54). Pelo caminho vi um saco de lixo preto e ao me aproximar senti um forte odor, um cachorro morto estava semienterrado. Além deste animal, havia patas de cabra e de galinha próximos a um prato de cerâmica. Estes vestígios faziam jus ao que havia apreendido anteriormente em 12 de agosto. Atravessei a clareira, nesta tarde ela estava vazia, aproveitei para fotografar o seu caminho.

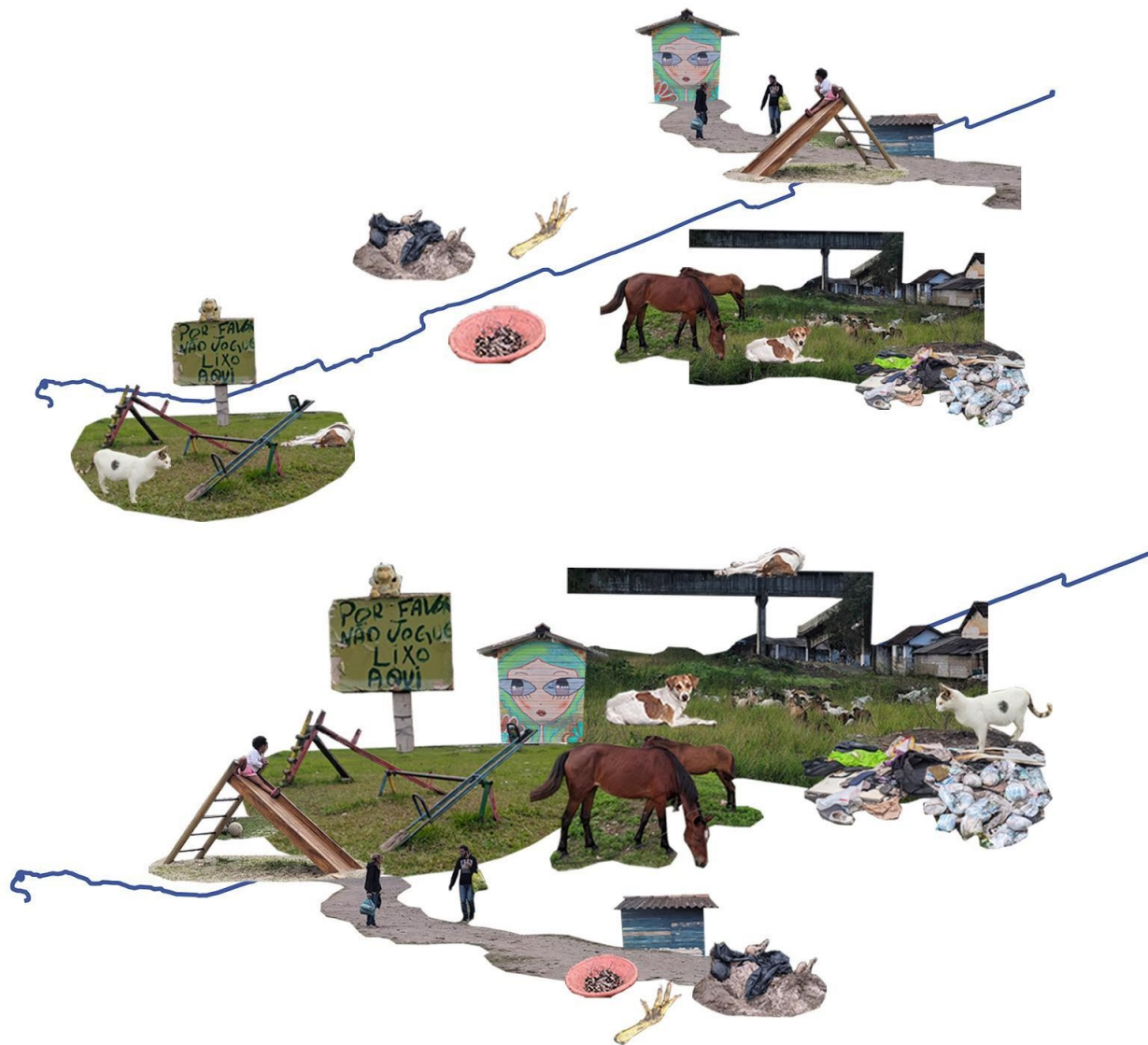
Figura 54 – Os cavalos que pastavam. O pequeno animal morto. A passagem pela clareira



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Continuei a caminhar por mais dez minutos e cheguei à casa onde as crianças caçavam pequenos lagartos. Neste dia ela também estava sem o uso lúdico dos pequenos garotos. Fiz outros registros, fotografei a sua parte frontal, lateral e posterior. A casa possuía o número 790 e estava situada na rua Sete de Setembro, dentro de seu pequeno mundo.

Figura 55 – Trajeto 5: no entorno dos trilhos se evidencia o uso para as brincadeiras e pelos animais



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.5.6 SEXTA CAMINHADA

Aproveitei a sensação térmica que era desconfortável da tarde de verão e, aceitei o convite de um amigo para ir até as cachoeiras de São Vicente próximas aos túneis da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e da estação Paraitinga, no limite entre as cidades de São Vicente e Praia Grande, por onde ainda passa alguns trens. Era a última caminhada do ano, feita em 26 de dezembro de 2022 (figura 56).

Figura 56 – O sexto trajeto percorrido



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Para além da pausa da região ao entorno da estação Samaritá que era intensamente frequentada, este percurso possibilitava habitar um outro cenário do mesmo elemento da pesquisa, parte do ramal Mairinque-Santos e da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Antes de chegar nos túneis e nas cachoeiras, andávamos e parávamos para colher amoras selvagens à margem dos trilhos. A estrada de terra que eu não havia atravessado no início do ano por conta da chuva, permitia que nós andássemos em um intenso calor de um sol escaldante.

A este meu amigo que eu compartilhava alguns dos processos da pesquisa, ele me chamou a atenção para um vagão abandonado em meio a mata, um pouco acima do nível da estrada. Era o primeiro vagão que eu vi abandonado desde o início

de minha pesquisa. Assim, meu amigo me fez um outro convite, para entrar no vagão. A curiosidade que era alheia a mim e por vezes direcionada a minha atividade de pesquisador, agora era um sentimento que percorria todo meu corpo.

Entramos no vagão e fizemos algumas fotografias, tínhamos que ser rápido pois havia de tempo em tempo uma escolta dos vagões parados próximos da área em atividade ferroviária. Um dos vagões estava recortado, se apresentava como uma moldura em relação ao fundo verde da vegetação. Uma outra parte, com círculos vazados, estava sendo habitado por algumas vespas (figura 57).

Figura 57 – A moldura-vagão e a habitação das vespas



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Dentro do carro ferroviário resistiam algumas informações, como o nome de outra ferrovia, o número da locomotiva e alguns outros números que não sabíamos decifrar. O mais interessante foi observar a relação entre a vegetação e a máquina, desindustrial, enferrujada. Um pouco mais adiante, avistamos destroços de outras máquinas. Para mim, eram esculturas de ferro completamente retorcidas (figura 58).

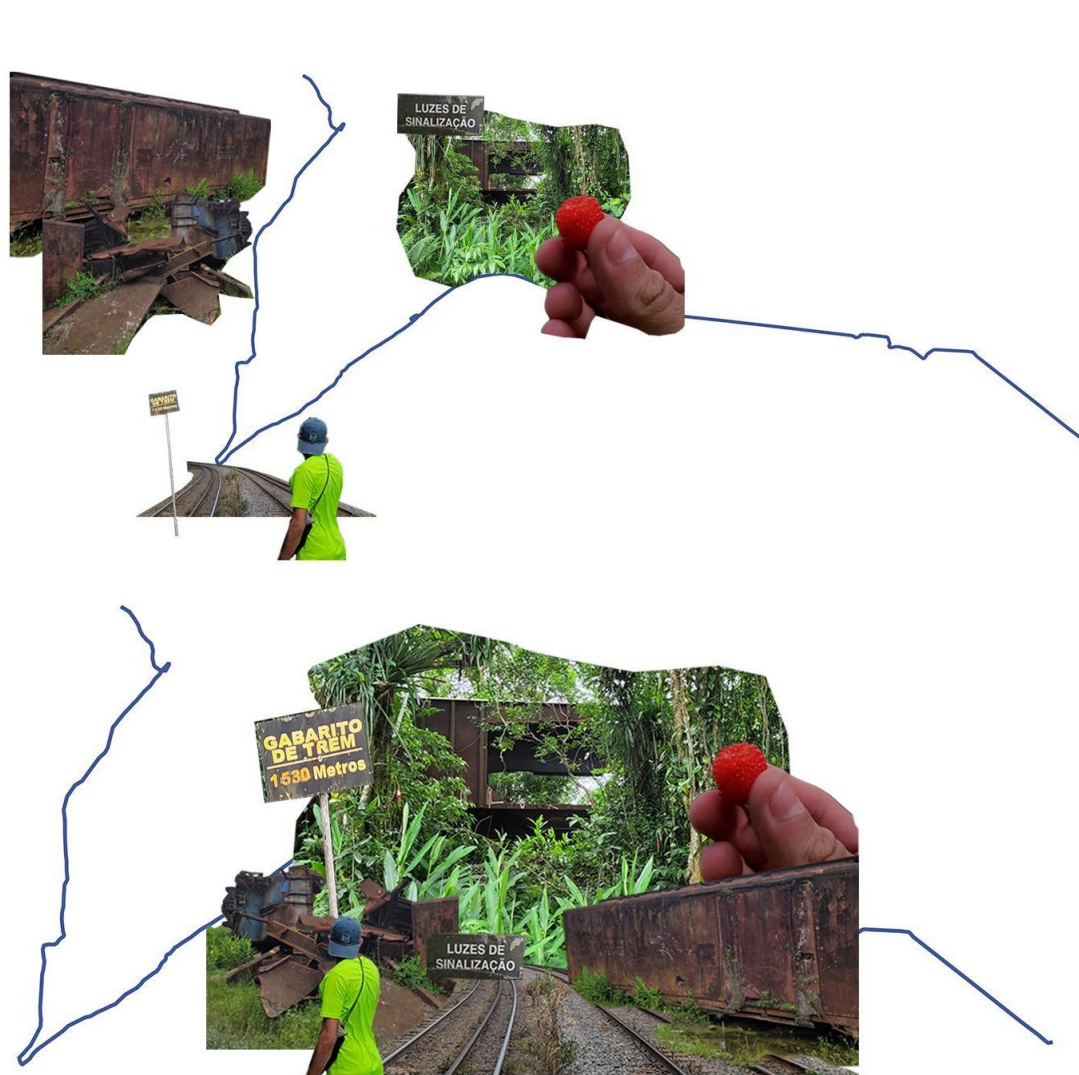
Antes de chegar na cachoeira, transitamos por entre os trilhos em atividade. Participamos de um uso imaginativo de dentro dos vagões e da locomotiva abandonada, pude mergulhar em maior profundidade em meu objeto de estudo. Este dia ficaria marcado em minha memória e, nesta pesquisa.

Figura 58 – O lado externo do vagão-moldura e as informações indecifráveis. O caminho dos trilhos para o destroço de outra escultura desindustrial



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Figura 59 – Trajeto 6: O mato e a máquina

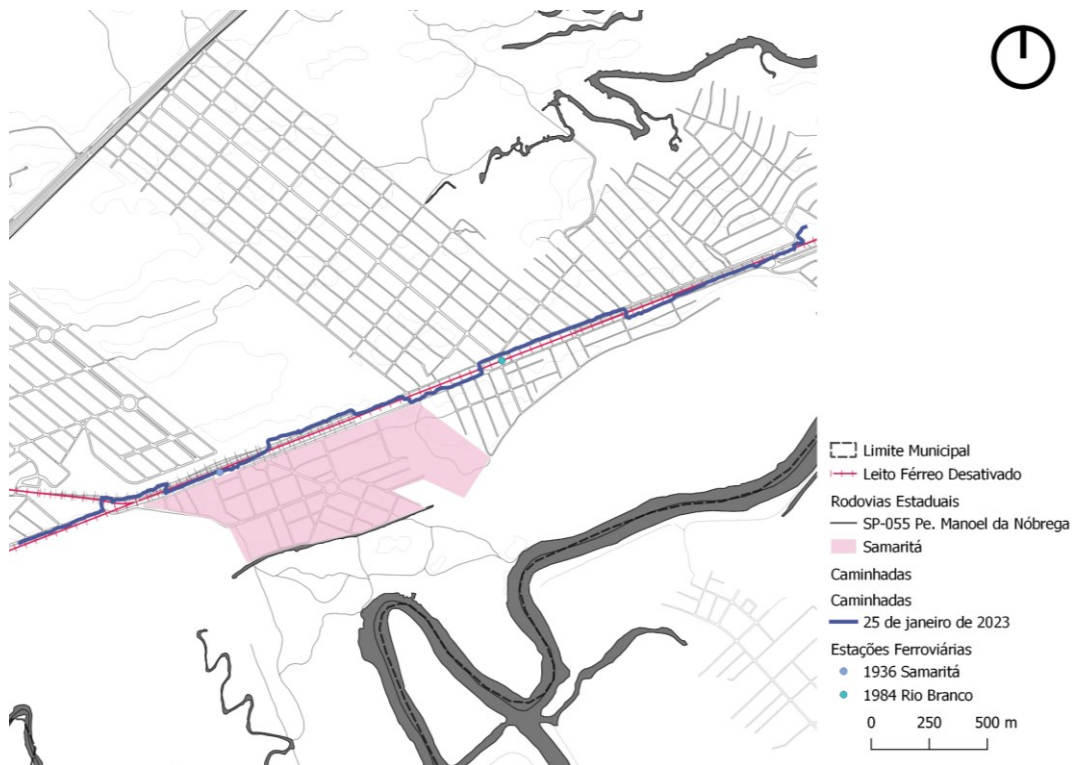


Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.5.7 SÉTIMA CAMINHADA

A minha relação com os trilhos no decorrer destes meses que passei caminhando se tornou cada vez mais próxima. Contudo, restavam poucos dias na cidade de São Vicente até a minha volta para Florianópolis para o término de algumas disciplinas no Programa de Pós-graduação. A tarde estava ensolarada e convidativa para uma longa caminhada. Esta era a sétima caminhada a ser feita (figura 60). Saí às 14:40. Desta vez voltei ao cenário urbano da área continental de São Vicente percorri alguns espaços que frequentei em 2022, o trajeto começou pela “Fazendinha”.

Figura 60 – A sétima caminhada



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Iniciei a caminhada pela avenida Antônio Victor Lopes e fotografei uma placa com as letras coloridas, “casa nº 01”. Caminhei até a entrada para o quintal ferroviário onde adentrei o espaço. Por lá havia alguns cavalos pastando e à sombra. O vento batia em meu rosto, estava um pouco quente. No horizonte marcado pelo conjunto habitacional São Vicente II vi uma silhueta no horizonte, uma outra pessoa também compartilhava do caminhar naquele espaço (figura 61).

Figura 61 – A placa da casa nº01. A parada feita por outra pessoa próxima aos trilhos. A entrada para o quintal ferroviário a partir da avenida Antônio Victor Lopes. O urso de pelúcia escondido na vegetação



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Ao me aproximar do posto de truqueiro percebi que havia algo entre a grama alta, me aproximei e vi que era um ursinho de pelúcia. Permaneci um tempo em frente a edificação, ainda gostaria de saber e se possível conhecer os seus habitantes. Ninguém saiu da casa, entretanto, notei que a esquadria da janela basculante não estava mais presente na fachada da edificação. Uma madeira tampava o vazio de onde ficava a janela.

Próximo a igreja que era vizinha ao posto de revisão de vagões, um homem trabalhava sem camisa e carregava um carrinho de mão com entulhos que eram jogados no meio do eixo ferroviário. Observamo-nos de maneira silenciosa. Na fachada desta edificação percebo que os desenhos receberam uma nova pintura, se tornou mais clara a leitura da bíblia desenhada, com os dizeres “Jesus liberta das drogas” em uma página e na outra “Deus é fiel”, acima da bíblia duas pombas brancas se encontravam uma de frente a outra (figura 62).

Figura 62 – O posto de truqueiro sem o seu sofá vermelho e a janela basculante. O habitante que me observava enquanto trabalhava. As inscrições no posto de revisão de vagões. A fachada de uma das residências voltadas ao leito férreo



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

Fui para a outra extremidade do quintal ferroviário, me chamava a atenção a fachada das edificações voltadas aos trilhos, que ainda permaneciam preservadas se comparada com as modificações da face voltada para a rua. Era possível avistar os tijolos aparentes, a cerca que delimitava o lote e uma pequena pintura que constava o número de patrimônio referente à edificação. Próximo a ela um varal improvisado com algumas roupas estendidas balançavam com o vento.

Próximo a esta edificação havia um pequeno banco de madeira debaixo de uma árvore, um container com alguns objetos depositados em sua lateral e mais adiante um balanço improvisado com os batentes usados na ferrovia. Retornei a andar até a passarela e a plataforma de embarque, com o passar do tempo a vegetação encobriu o que restou do muro que havia sido demolido.

A estação que possuía um muro como a sua “pele”, agora era encoberta com um verde que lhe dava vida (figura 63). Ao fazer os registros fotográficos uma senhora

que morava ao lado da estação se aproximou e sentou-se onde outrora era impossível pela existência do muro. Aproveitei esta situação para iniciar uma conversa. Ela comentou que meu rosto era familiar. Eu disse brevemente que sempre que podia eu caminhava por ali e que pensava sobre os antigos trens que passavam por aqueles trilhos.

Figura 63 – A casa da avó do menino. Detalhe de uma edificação vizinha. A situação da plataforma de embarque. Um balanço construído com batentes

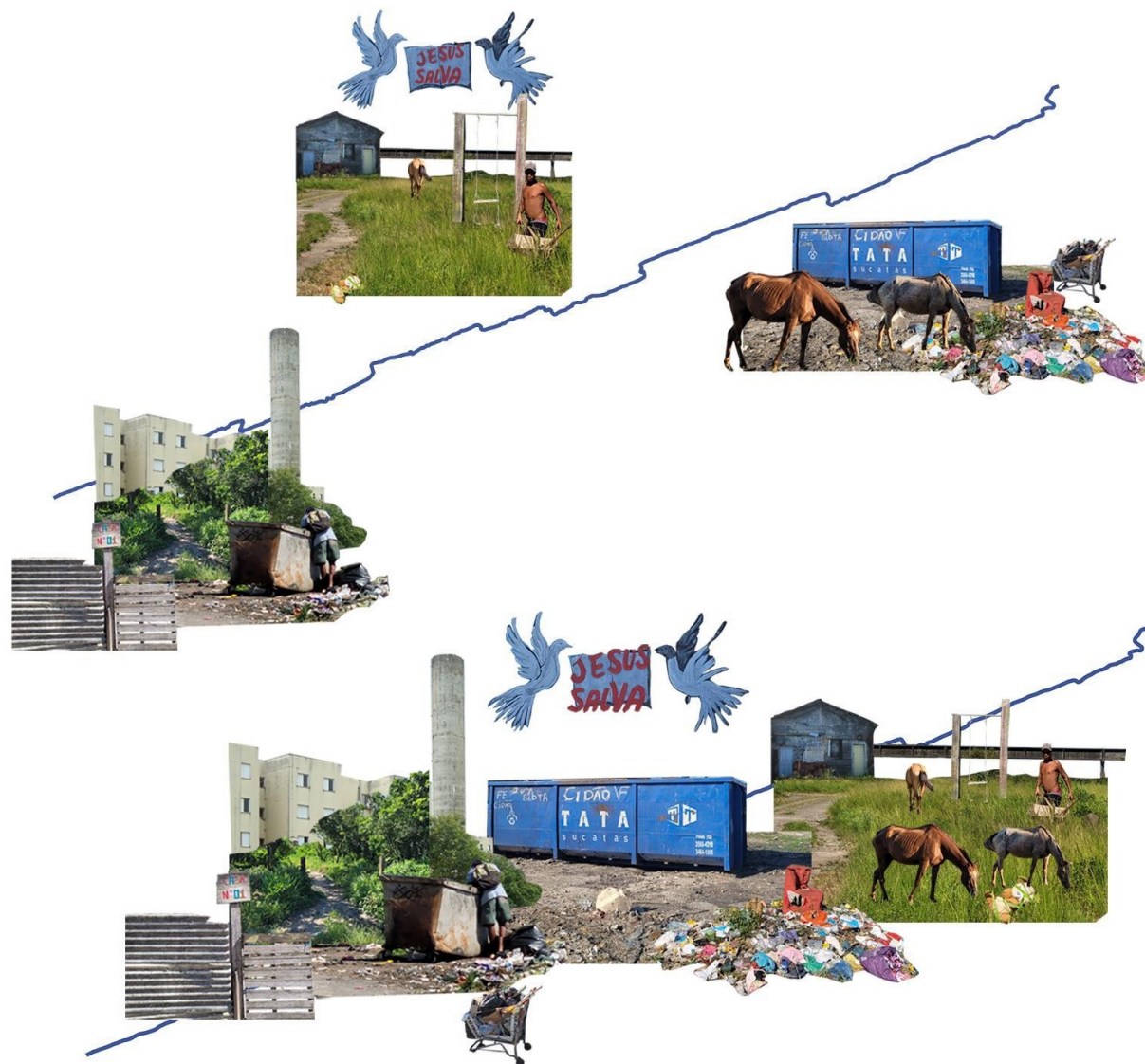


Fonte: elaborado pelo autor, 2024

A mulher me disse sobre sua vida, compartilhou que seus filhos cresceram ali e que pegaram o trem, assim como ela. Apresentou o pequeno garoto como seu neto e que ele iria pegar o futuro VLT. Ela lamentou que “quebraram tudo ali” e perguntou onde eu morava, comentei que no bairro vizinho, Vila Ema. Ela retornou a falar e disse que possuía alguns cachorros e reclamou do preço da ração. Enquanto isso, o neto da senhora passou a conversa brincando com as ruínas que um dia foram o muro da plataforma de embarque. Nossa conversa durou cerca de trinta minutos até ela ser interrompida pela chegada de seu filho mais velho, onde ela se levantou e seguiu

lentamente caminhando de encontro ao pai do menino. Agradei a sua hospitalidade e me levantei. Olhei o relógio e marcava 16:12.

Figura 64 – Trajeto 7: as repetições e diferenças ao longo do caminho



Fonte: elaborado pelo autor, 2024

3.6 REDESCOBERTAS TERRITORIAIS

A errância construída produz novos territórios a ser explorados, novos espaços a ser habitados, novas rotas a ser percorridas (Careri, 2013, p. 97).

Os trajetos mapeados selecionados para compor as figuras da seção anterior configuram lembranças fragmentadas, uma outra leitura da paisagem tradicionalmente vista de cima³³. Atualmente, sem a passagem dos trens, e sem o uso industrial, esse espaço permite a construção de uma alternativa à visualização da paisagem a partir da imersão no território do quintal ferroviário. Uma outra maneira de representação, ao justapor em primeiro momento uma noção espacializada do território por meio dos registros georreferenciados, e em um segundo momento do ponto de vista de quem está imerso no local, assim, entremeado pelos relatos de cada uma das sete caminhadas, as duas apreensões sobre o espaço se fundem e se confundem, se abrem em distintas territorialidades, cartografias subjetivas e colagens.

Recorro ao texto de José Luiz Kinceler (2019) ao me aproximar da noção de Representação³⁴ sobre os saberes compartilhados. Temos na Representação o desdobramento da capacidade de gerar realidades ao pertencimento da esfera pública, do acontecimento, da presença. Ao rever a produção de sentido na Representação, podemos pensar a sua desconstrução, podendo ser pensada como expressão.

Isto significa abrir o processo criativo a outras estratégias e táticas criativas que provoquem acontecimento, produção de subjetividades que resistam a formas de representação massificadas onde o imaginário do indivíduo é produzido via imagens calcadas no aparentar (Kinceler, 2019, p. 213).

Como cartógrafo, a descoberta de novas territorialidades se fez por duas dimensões indissociáveis: a pesquisa e a intervenção (Passos; Kastrup; Tedesco,

³³ Jean Marc-Besse (2014, p. 67–103) origina o uso da fotografia de avião como uma maneira de trazer à tona a dimensão da realidade terrestre, trata da aparência das superfícies que produzem efeitos no imaginário urbano e na paisagem. Possibilita a compreensão das formas do relevo e da hidrografia, sobretudo, em caráter cartográfico e por vezes geométrico. A vista desta paisagem seria a visualização da superfície da Terra. Entretanto, a experiência se dá não pela retificação do olhar pelas vistas áreas, mas sim pela exploração e inserção física ao local.

³⁴ Para maior esclarecimento, ver: KINCELER, José Luiz. Vinho saber: arte relacional em sua forma complexa. **DAPesquisa**, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 212–219, 26 nov. 2019.

2009, p. 80). As caminhadas foram feitas em um território marcado entre “lembranças e ausências” (Careri, 2013, p. 92) e “pela lógica da memória, ou, pelo seu reverso, o esquecimento” (Sacco, 2013, p. 159) em um contexto urbano marcado por realidades em transformação.

As cartografias-colagens anteriormente expostas buscaram expressar os espaços intersticiais, o terreno vazio que não se mescla ao tecido urbano da cidade. Ao ser ocupado por inúmeras intervenções no território, ao me relacionar com os locais que foram frequentados ao caminhar, houve a capacidade de provocar novas formas de representação (ou expressão) que mediam as relações entre a cidade (os espaços vazios), a arte (os usos inventivos) e a vida cotidiana (os outros, sujeitos habitantes da cidade). De seus frequentadores que perceberam que o vazio urbano contemporâneo é por vezes uma situação benéfica pelas potencialidades do uso do espaço ou, das indiferenças e incertezas manifestadas pela imensa cicatriz entre os bairros adjacentes à margem ferroviária que esperam a chegada de um novo modal de transporte no continente da cidade.

No decorrer dos percursos percebi que apesar da etimologia de Samaritá, o espaço é povoado pelos Outros com uma cultura própria do local, reinventado a partir dos espaços abandonados da ferrovia. O lugar possui múltiplas dimensões, com variados significados reinventados pelo caminhar, mas, sobretudo, pelas possibilidades outras do espaço, dos modos de vagar, brincar, ocupar e habitar nesse possível local.

Caminhar é uma experimentação do mundo e dos seus valores. A caminhada, de fato, requalifica o espaço, no sentido próprio do termo: dando-lhe novas qualidades, novas intensidades (Besse, 2014, p. 55)

Torna-se evidente a ideia dos espaços de uma arquitetura sem determinação prévia a partir das leituras e das vivências em campo, um outro modo de se fazer ver a cidade e o urbano. Sendo uma experiência³⁵ que a partir das colagens remete aos diversos fragmentos encontrados no cenário pós-industrial, onde se encontra para além do espaço do abandono, recriações e apropriações de uma cidade sempre em

³⁵ A minha experiência se fez em conjunto a outro cenário pós-industrial, na cidade de São Carlos, sendo possível observar que estes fragmentos e vestígios compartilham uma análise crítica em duas cartografias sobre como a história e a memória são tratadas no âmbito pós-industrial paulista (Romão; Frascareli, 2023, p. 357).

movimento. Possibilidades que detêm o potencial de lançar novas formas da reinvenção do cotidiano, pois:

São estratégias e táticas criativas que indicam caminhos possíveis para a produção de outras subjetividades capazes de reinventar o sujeito frente a complexidade de nossa atual condição (Kinceler, 2019, p. 218).

Igualmente, torna-se necessário a devida atenção a estes saberes e processos que formam estas subjetividades em processo de desaparecimento no continente vicentino, pois são “sentidos formados pelas memórias dos tempos vividos e pelas insurgências do tempo presente” (Leandro M. V. Andrade *et al.*, 2018).

Contudo, cabe ressaltar que durante minhas apreensões ao transitar pelo local, a ideia de usos inventivos e inusitados nesta localidade desmistificava a concepção do próprio vazio urbano. Em cada caminhada se desdobravam surpresas e modos próprios de representar e expressar a ocupação nestes espaços.

As caminhadas, e suas narrativas, podem expressar ação política, buscando, coletivamente, projetar espaços de participação, manifestação e intervenção na cidade (Leandro M. V. Andrade *et al.*, 2018).

Os trajetos feitos aqui, ainda que não muito bem definidos, trata da reverberação de um espaço intensamente frequentado e utilizado por aqueles que possuem na ocupação e frequência do espaço a permanência do esquecimento. Se fizeram não pela solução dos problemas aqui apresentados, mas como o início de um processo em aberto (Besse, 2014, p. 66), pensado como o surgimento de novas possibilidades para uma leitura feita ao fim da ocupação dos trilhos e não de seu desaparecimento. Contudo, nesta lembrança do esquecer é onde pode ser encontrado o saber relacional que insurgem entre o texto, a fotografia, a cartografia subjetiva e a colagem o conteúdo que preenche e ocupa em ação contrária ao desuso da antiga margem ferroviária possibilitando novos usos e outras possibilidades.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Proponho com esse texto-trajeto, como apresentado ao início dessa pesquisa as caminhadas indígenas, uma reflexão sobre rotas que se multiplicam em várias outras. Ao adotar o ato de caminhar como uma forma de interpretar a paisagem e o território, segui 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 me aproximar e me distanciar da narrativa histórica desses caminhos ancestrais, fiz outras caminhadas por trajetos que eu mesmo tracei.

O uso do método cartográfico atrelada ao caminhar, possibilitou o registro dos encontros com os habitantes do leito ferroviário. Ao atravessar caminhos pela mata, a imersão no território auxiliou na percepção da paisagem e dos objetos deixados ao longo dos trilhos, tais como ossos, animais, crianças e outros habitantes do leito ferroviário. Além disso, encontrei personagens da história contemporânea da cidade de São Vicente e múltiplas maneiras de habitar e transformar as margens da antiga ferrovia, quando vaguei pelo primeiro bairro formado em decorrência da linha férrea e pelas zonas abandonadas, nos bairros adjacentes, decorrentes do processo de desindustrialização.

Os percursos feitos por mim podem ser lidos como uma forma de resistência ao apagamento de determinadas memórias da cidade. Se desdobraram em encontros e contatos, na partilha de experiências e conhecimentos capturados no decorrer dos antigos trilhos. Do mesmo modo, as pistas deixadas ao longo da ferrovia me levaram a uma outra leitura do território que se revelou para mim ao caminhar e cartografar pela preexistente estrada de ferro em São Vicente.

Neste processo do caminhar foi frequente me deparar com zonas desconhecidas dentro da cidade vicentina. Ao me perder nestas zonas, adentrei em um espaço desconhecido, contra hegemônico. A ferrovia desativada, caminho desta pesquisa, se apresentou, a princípio, como um imenso vazio urbano. No entanto, houve a possibilidade de evidenciar o que é a cidade e estes outros lugares que a compõem. Assim, ela passou a ser lida por mim como subjetiva e percebida de forma fragmentada, não sendo um todo homogêneo.

Com respeito a utilização de colagens como expressões cartográficas, elas são resultantes da necessidade de unir os elementos encontrados pelo caminho e

produzir outros sentidos para além daqueles presentes de forma livre na realidade. Dessa forma, ao compreender as múltiplas ideias presentes neste trabalho, sendo o pontapé inicial a compreensão da historiografia pela travessia de caminhos, minha pesquisa se torna resultado da conjunção das minhas memórias e da partilha dos conhecimentos dos outros habitantes da cidade, em uma espécie de salvaguarda dos usos à margem ferroviária.

Por último, ao ter como trajeto uma consideração final para este trabalho, é possível compreender que existem inúmeras possibilidades que não foram apresentadas aqui. Como outras aberturas, interpretações, diálogos, trajetos e diferentes nuances sobre um mesmo objeto de pesquisa. Sendo análogo a ideia de um caminho, esta pesquisa seria apenas um primeiro passo para a compreensão das atividades ferroviárias que ocorreram em São Vicente e sua desindustrialização, sobretudo em sua área continental que compartilha com distintos cenários urbanos o debacle e a ruína ferroviária.

REFERÊNCIAS

- ADKINS, Brent. **Mil Platôs, de Deleuze e Guattari: uma introdução crítica e guia**. Florianópolis: Editora UFSC, 2023.
- ALCOCK, Fredereck. **Map shewing the approximate extent of the Brazilian Coffee Plantations, 1901**. Liverpool: Philip Son & Nephew, 1901. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br//handle/bbm/5393>. Acesso em: 20 jul. 2023.
- ANDERSON, Benedict R. O'G. **Imagined communities: reflections on the origin and spread of nationalism**. Rev. and extended ed. London ; New York: Verso, 1991.
- ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. Santos: urbanismo na época do café. 1889-1930. **Santos: café & história**. Santos: Leopoldianum, 1995. p. 89–106.
- BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2014.
- BESSE, Jean-Marc. **Ver a terra seis ensaios sobre a paisagem e a geografia**. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- 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>. Acesso em: 20 mar. 2023.
- BOND, Rosana. **O caminho de Peabiru: Descobertas e segredos da rota indígena que ligava o Atlântico ao Pacífico**. [S. l.]: Aimberê, 2021. v. 1, .
- BRUNLEES, James. **Mappa geral da Estrada de ferro de São Paulo, de Santos à Jundiahy**. Londres: Vincent Brooks, 1857. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart162968/cart162968.jpg. Acesso em: 18 jul. 2023.
- CANCLINI, Néstor García. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.
- 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.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. THE SPATIAL TURN. **Mercator**, 1 citations (Crossref) [2023-05-31], v. 14, n. 4, p. 7–16, 23 dez. 2015.
- CHOAY, Françoise. **Alegoria do patrimônio**. Lisboa: Edições 70, 2014.
- COLANTONIO, Felipe Caboclo. **Região Metropolitana da Baixada Santista: transformações recentes**. 2009. 139 f. Dissertação – Universidade Estadual de

Campinas, Campinas, 2009. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/441048?guid=1656379552410&returnUrl=%2fresultado%2flistar%3fguid%3d1656379552410%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d441048%23441048&i=1>. Acesso em: 27 jun. 2022.

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. . Acesso em: 13 jul. 2023.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

DE DEUS, Frei Gaspar da Madre. **Memórias para a historia da capitania de S. Vicente, : hoje chamada de S. Paulo, do estado do Brazil publicadas de ordem da Academia R. das Sciencias**. Lisboa: John Carter Brown Library, 1797(Colecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas, Tomo I). Disponível em: <https://repository.library.brown.edu/studio/item/bdr:15813/>.

DEÁK, Csaba. **Rent theory and the price of urban land: spatial organization in a capitalist economy**. 1985. 284 f. Tese (Doutorado em Filosofia) – King's College, Cambridge, 1985. Disponível em: http://www2.fau.usp.br/docentes/deprojeto/c_deak/CD/3publ/85r-thry/CD85rent.pdf. Acesso em: 8 maio 2022.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 1**. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995. v. 1, .

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 5**. 1. ed. São Paulo: Ed. 34, 1997. v. 5, .

ECO, Umberto. Da Impossibilidade de Construir a Carta do Império em Escala Um por Um. **O segundo diário mínimo**. Rio de Janeiro: Editora Record, 1994.

ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach, 1913. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart173909/cart173909.jpg. Acesso em: 18 jul. 2023.

FEPASA, Ferrovias Paulista S/A. Mapa do Trem Intra Metropolitano. **Relatório da Secretária Estadual dos Transportes 1987-1991 (trem)**. Relatório Anual de 1989 da Ferrovias Paulista S/A. São Paulo: FEPASA, 1989. p. 21.

FERRETTI, Danilo J Zioni; CAPELATO, Maria Helena Rolim. João Ramalho e as Origens da Nação: os paulistas na comemoração do IV centenário da descoberta do Brasil. [S. l.], v. 4, n. 8, p. 67–87, 1999.

FOUCAULT, Michael. **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. I **Congresso Patrimônio Cultural Identidades & Imaginários**, [S. l.], p. 48–60, 2023.

FREIRE, Maria Emília Lopes; LACERDA, Norma. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S. l.], v. 9, n. 3, p. 559–572, 12 set. 2017.

FUÃO, Fernando; SANTOS, Taís Beltrame dos. COLLAGE I: do movimento à criação. **PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, [S. l.], v. 7, n. 26, p. 10–21, 26 set. 2023.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**. 2019. **Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo**. [Blog]. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/samarita.htm>.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. 2023. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>.

GUATTARI, Félix. **A restauração da Paisagem Urbana**. São Paulo: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1996. v. 24, .

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 7. ed. São Paulo: Ed. Loyola, 1998(Temas de atualidade, 2).

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. . Acesso em: 27 jun. 2022.

JAMESON, Fredric. Cognitive Mapping. **Marxism and the Interpretation of Culture**. Illinois: University of Illinois Press, 1988. p. 347–360.

JAMESON, Fredric. **Postmodernism, or, The Cultural Logic of Late Capitalism**. Durham: Duke University Press, 1991.

JUNIOR, Antonio Soukef. **Estrada de Ferro Sorocabana: uma Saga ferroviária**. São Paulo: Dialeteo, 2001.

KASTRUP, Virgínia; PASSOS, Eduardo. Cartografar é traçar um plano comum. **Fractal : Revista de Psicologia**, [S. l.], v. 25, n. 2, p. 263–280, ago. 2013.

KINCELER, José Luiz. Vinho saber: arte relacional em sua forma complexa. **DAPesquisa**, [S. l.], 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.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

LEANDRO M. V. ANDRADE; DANIELE CARON; FERNANDO FREITAS FUÃO; MARIA IVONE DOS SANTOS. Caminhando Paisagens: cidade que se vive, cidade que se sente, cidade que se quer. **5º Colóquio Ibero-Americano: Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto**, [S. l.], , p. 20, 2018.

LEFEBVRE, Henri. La producción del espacio. **Papers. Revista de Sociologia**, [S. l.], v. 3, p. 219, 1 jul. 1974.

LYNCH, Kevin. A imagem do meio ambiente. **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1989. p. 11–23.

MAACK, Reinhard. Sobre o itinerario de Ulrich Schmidel através do sul do Brasil (1552-1553): uma pesquisa histórico-geográfico. **Conselho de Pesquisas da Universidade do Paraná**, [S. l.], v. 1, p. 64, 1959.

MASSAIL, Alexandre. **Capitania de S. Visente [Material cartográfico]**. [S. l.: s. n.], 1608. Disponível em: https://www.europeana.eu/en/item/344/oai_bibliotecadigital_rah_es_12558. Acesso em: 20 jul. 2023.

NESBITT, Kate. **Uma Nova Agenda para Arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

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>. Acesso em: 14 dez. 2023.

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>. Acesso em: 20 mar. 2023.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. A cultura industrial como herança: questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil. **Oculum Ensaios**, [S. l.], v. 14, n. 2, p. 311, 6 set. 2017.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Sílvia. **Pistas do método da cartografia**. Porto Alegre: Editora Sulina, 2009.

PEIXOTO, Fernanda. Negros da terra - índios e bandeirantes nas origens de São Paulo. **Revista de Antropologia**, [S. l.], v. 38, n. 2, p. 241–243, 30 dez. 1995.

PIGNATARI, Décio. **Semiótica da arte e da arquitetura**. 3. ed. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.

RENSBURG, Lithographia Imperial de Eduardo. **Mappa da Região Principal da Província de S. Paulo [Material cartográfico]**. [S. l.]: Lith. Impl. de Ed. Rensburg, 1860. Disponível em: https://www.europeana.eu/en/item/2022717/bnsearch_detalle_bd0000018674. Acesso em: 20 jul. 2023.

RIBEIRO, Artur Duarte. **Estado de São Paulo : carta organizada com os mais recentes documentos**. Rio de Janeiro: Casa Pietroluongo, 1924. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart173904/cart173904.jpg. Acesso em: 18 jul. 2023.

ROCHA, Arléto Pereira. **OS CAMINHOS DE PEABIRU : HISTÓRIA E MEMÓRIA**. 2017. 130 f. Dissertação (História) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

ROLNIK, Sueli; GUATTARI, Félix. **Micropolítica cartografias do desejo.pdf**. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1996.

ROLNIK, Sueli. **Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo**. 2a edição. Porto Alegre, RS: Ed. UFRGS, 2014(Coleções Cartografias).

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, seq. Artigos Completos, p. 31–44, 29 out. 2022.

ROMÃO, Kauê Marques; FRASCARELI, Marina Biazotto. A PRÁTICA DA CARTOGRAFIA COMO COLAGEM: **PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, [S. l.], v. 7, n. 27, p. 356–359, 29 out. 2023.

SACCO, Helene Gomes. Entre o lembrar, arquivar ou esquecer: a arte e seus gestos mnemônicos e inventariantes. Entrevista com Maria Ivone dos Santos, Julia Buenaventura e Soledad García Saavedra. **Revista-Valise**, [S. l.], v. 3, n. 6, p. 157–170, 30 dez. 2013.

SANTOS, Francisco Martins dos. **História de Santos: Poliantéia Santista**. 1. ed. São Vicente: Editora Caudex, 1986. v. 1, .

SANTOS, Francisco Martins dos. **Poliantéia: 450 anos de brasilidade**. São Vicente: Editora Caudex, 1982.

SANTOS, Francisco Martins dos. Transporte. *In*: LICHTI, F. M. (ed.). **História de Santos: Poliantéia Santista**. 1. ed. São Vicente: Editora Caudex, 1996. v. 3, p. 98–113.

SCHEMA DA VIAÇÃO FERREA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1935. São Paulo: Ypiranga, 1936. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart173925/cart173925.jpg. Acesso em: 18 jul. 2023.

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>. Acesso em: 20 mar. 2023.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. **Territorios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

STALKER. [S. l.: s. n.], 1980.

TALLY, Robert T. **Spatiality: The new critical idiom**. [S. l.]: Taylor & Francis Books, 2012.

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/handle/4001>. Acesso em: 28 maio 2022.

WILLIAMS, Horace Elbert. **Carta geral do Estado de São Paulo e partes dos estados vizinhos**. [S. l.: s. n.], 1904. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart523227/cart523227.jpg. Acesso em: 18 jul. 2023.

ZANETTINI, Paulo Eduardo. **Calçada do Lorena: o caminho para o mar**. 1998. 145 f. Dissertação (Arqueologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998. . Acesso em: 9 jan. 2023.

ZUKIN, Sharon. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. trad. Silvana Rubino. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, [S. l.], n. 24, p. 80–103, 1996.