

TRILHANDO ENTRELINHAS: ATIVAÇÃO DAS POTÊNCIAS E ATRAVESSAMENTOS DE UM TRECHO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PRESIDENTE PRUDENTE - SP

TRAVELING BETWEEN THE LINES ACTIVATION OF POWERS AND CROSSINGS OF A SECTION OF THE RAILWAY HERITAGE OF PRESIDENTE PRUDENTE - SP

MESSIAS, SOFIA DE ANCHIETA¹; HIRAO, HÉLIO²

¹Arquiteta e Urbanista, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, s.anchieta@usp.br;

²Doutor em Geografia, Professor Assistente da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, helio.hirao@unesp.br.

RESUMO

A área de intervenção do presente trabalho de pesquisa é um trecho da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) que corta o município de Presidente Prudente – SP, e se encontra entre o Coletivo Cultural Galpão da Lua e o Centro Cultural Matarazzo. Neste espaço existem ambientes que se encontram em um estado crescente de subutilização e abandono, tanto pelo poder público quanto pela população que lá habita, ao mesmo tempo em que o patrimônio daquele espaço vem sofrendo drásticas intervenções, em uma aparente tentativa de sua homogeneização e padronização. Os principais objetivos deste trabalho consistem em apreender a realidade existente naquele território, de modo a reconhecer mais a fundo o espaço, suas ambiências, memórias, as dinâmicas que nele ocorrem e os afetos a ele intrínsecos. Todos esses elementos serão observados como valores a serem ativados no lugar, de modo a intensificar o sentimento de pertencimento da população que lá habita ou frequenta. Para a concretização desses objetivos foi utilizado o método cartográfico (Kastrup, 2017), que consiste na elaboração de derivas (Debord; Careri, 2002) e de registros por meio de cartografias (Deleuze, 1992; Guattari, 1992). Através das derivas no local e do mapeamento de afetos e territórios por meio das cartografias, foram estudadas as possibilidades de potencializar a preservação e a adequação desse patrimônio ferroviário e de seus territórios às necessidades da cidade contemporânea, além de buscar ressignificar os afetos e memórias da população para com esse lugar, de maneira respeitosa e concordante, de modo que os objetivos sejam alcançados e as práticas que já ocorrem no local não sejam interrompidas, mas ressignificadas e potencializadas.

Palavras-chave: Práticas espaciais; patrimônio ferroviário; intervenção urbana; presidente prudente; memória; ferrovia.

ABSTRACT

The intervention area of this research work is a stretch of the Sorocabana Railway (EFS) that cuts through the municipality of Presidente Prudente, at São Paulo state, and is located between the Galpão da Lua Cultural Collective and the Matarazzo Cultural Center. In this space there are environments that are in a state of increased underutilization and abandonment, both by the public authorities and by the population that lives there, while the heritage of that space has been undergoing drastic interventions, in an apparent attempt to homogenize and standardize it. The main objectives of this work are to apprehend the reality existing in that territory, in order to more deeply recognize the space, its ambiances, memories, the dynamics that occur in it and the affections intrinsic to it. All these elements will be observed as values to be activated in the place, in order to intensify the sense of belonging of the population that lives there or frequents it. To achieve these objectives, the cartographic method (Kastrup, 2017) was used, which consists of the elaboration of drifts (Debord; Careri, 2002) and registrations through cartographies (Deleuze, 1992; Guattari, 1992). Through the drifts on the site and the mapping of affections and territories through cartographies, the possibilities of enhancing the preservation and adaptation of this railway heritage and its territories to the needs of the contemporary city were studied, in addition to seeking to resignify the affections and memories of the population towards this place, in a respectful and concordant manner, so that the objectives are achieved and the practices that already occur in the place are not interrupted, but re-signified and potentialized.

Key-words: Spatial practices; railway heritage; urban intervention; Presidente Prudente; Memory; railroad.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho de pesquisa teve como principais tema e objeto de estudo a extensão da Estrada de Ferro Sorocabana que corta o Município de Presidente Prudente - SP.

Esta cidade, cuja emancipação se deu em 14 de setembro de 1917, dependia completamente da crescente economia cafeeira (Sergl, 2021), para a qual a Estrada de Ferro Sorocabana era de grande importância, como afirma Abreu (1972). Contudo, entre os anos de 1932 e 1936, diversos fatores se sucederam, tal como a “crise do café” (reflexo da crise de 1929 que aconteceu nos Estados Unidos, um dos maiores compradores de café do Brasil), e culminaram na interrupção da produção dessa cultura nas lavouras, sendo substituídas por culturas como amendoim e algodão, entre outras, para as quais a ferrovia ainda era utilizada como principal meio de transporte. A cidade cresceu e se desenvolveu economicamente após a década de 1930 e o trecho da Ferrovia que corta Presidente Prudente acabou sendo colocado em segundo plano devido às mudanças políticas e econômicas que privilegiam o desenvolvimento do modal rodoviário, principalmente durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 a 1961).

O desuso da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) ao longo dos anos que se sucederam, fez com que muitos dos seus edifícios fossem abandonados. Alguns foram adaptados para outros usos, tal como o Centro Cultural Matarazzo e o Coletivo Cultural do Galpão da Lua, mas outros trechos acabaram por ser substituídos por novas edificações de uso residencial, como foi o caso da antiga fábrica da SANBRA, da qual sobraram apenas as ruínas da chaminé e das casas de força. Apesar disso, os marcos materiais e as suas pegadas do período no qual a Ferrovia foi intensamente utilizada ainda se destacam, e esses conjuntos arquitetônicos resistentes se caracterizam ainda como pontos de referência da cidade.

A partir do estado de desamparo por parte do poder público e da população no qual grande parte da Linha Férrea se encontra, ela pode ser caracterizada como *Terrain Vague* (De Solà-Morales, 2002) conceito que pode ser resumido como um local de espera, livre, potencialmente aproveitável, repleto de expectativa e possibilidades.

Sendo assim, a finalidade do presente trabalho foi apreender a realidade existente com seus corpos e ambiências atravessados pelos afetos,

por meio da prática da deriva (Debord; Careri, 2002) e da elaboração de cartografias (Deleuze, 1992; Guattari, 1992; Kastrup, 2017), de modo a reconhecer esse espaço, suas vivências, suas memórias, as dinâmicas que nele ocorrem e os afetos a ele intrínsecos, como valores a serem ativados para intensificar o sentimento de pertencimento ao lugar. Através disso, potencializar sua preservação e adequação às necessidades da cidade contemporânea.

Uma vez que a metodologia a ser trabalhada exige experimentação espacial participativa entre o objeto pesquisado e o pesquisador, a área de estudo da linha férrea a ser trabalhada na presente pesquisa foi reduzida para o trecho que se encontra entre o Centro Cultural Matarazzo e a Coletivo Cultural Galpão da Lua (Figura 1), cujos arredores e a contextualização na cidade se encontram pontuados e situados na Figura 2.

Figura 1 – Área de estudo
Fonte: Google Earth



Figura 2 – Entorno do trecho da linha férrea estudado
Fonte: Google Earth



HISTÓRICO DA FERROVIA PRUDENTINA

No final do século XIX iniciou-se a expansão da economia cafeeira para o estado de São Paulo e de Minas Gerais. Em São Paulo, a expansão se deu através do Oeste Paulista, cujo trecho abrange de Sorocaba e Botucatu até o Rio Paraná, dentro do qual se encontra Presidente Prudente. O complexo cafeeiro, na época, ia além do cultivo e da comercialização do café, sendo composto por diversas variáveis que se relacionavam em prol de um conjunto econômico integrado (Baron; Paiva, 2015). Dentro desse complexo, as ferrovias caracterizavam um elemento indispensável para o funcionamento do todo.

No seio deste complexo as ferrovias paulistas assumem múltiplos papéis, além de sua função desbravadora, viabilizando a acumulação pela apropriação de novas terras e, conseqüentemente, a valorização das terras já consolidadas, ela propiciou a redução dos custos da economia cafeeira e aumento da produtividade. (Baron; Paiva, 2015, p. 32).

Ao mesmo tempo em que o crescimento ferroviário e industrial alcançava áreas remotas e não antes ocupadas do estado, os núcleos urbanos iam surgindo e se expandindo nessas áreas (Baron; Paiva, 2015, p. 32). Foi assim que, em 14 de setembro de 1917 a chegada da linha motivou o surgimento do município de Presidente Prudente (Sergl, 2021). Nos primeiros anos do desenvolvimento do Município, a Linha Férrea, juntamente com os edifícios que a rodeavam, possuiu um caráter extremamente importante e significativo para o crescimento e estabelecimento da cidade, principalmente no âmbito econômico.

Contudo, essa realidade não durou tanto e o trecho da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) que corta Presidente Prudente, em poucos anos, passou de um elemento central e funcional, essencial e indispensável para o funcionamento do Município, para um corpo considerado obsoleto. A partir da década de 1930, a chamada “crise do café” levou à interrupção do cultivo dessa cultura nas lavouras brasileiras, refletindo a realidade Norte-Americana, que enfrentou a crise de 1929 e interrompeu a compra de café do Brasil.

Outras culturas passaram a ser cultivadas e exploradas após a crise do café, tal como o algodão. As grandes indústrias da época costumavam ser instaladas nas margens da Linha, a fim de facilitar o transporte e escoamento dos produtos. Apesar do desenvolvimento que se seguiu

através dessas outras culturas, outros fatores, como o maior incentivo conferido ao modal rodoviário e ao uso de automóveis a partir dos anos 1950/1960, fez com que a ferrovia fosse cada vez mais colocada em segundo plano, levando-a ao desuso e ao conseqüente esquecimento no âmbito citadino, sendo deixada de lado pelo poder público e pela população.

Desta forma, o patrimônio industrial ferroviário construído ao longo do final do século XIX e a primeira metade do século XX vem passando por um processo de esvaziamento das edificações industriais, abandono dos trilhos e de todo o complexo ferroviário, seguido, algumas vezes, de demolições de importantes símbolos recentes dessa nova arquitetura ferroviária-industrial (como aconteceu com a Sanbra e, recentemente com a Casa do Chefe da Estação). O estado atual da ferrovia pode ser observado na Figura 3, que mostra acúmulo de resíduos sobre os trilhos, em mau estado de conservação.

Figura 3 – Condição recente dos trilhos
Fonte: Autora (2021)



O complexo ferroviário prudentino como um todo, juntamente de suas edificações, que outrora eram símbolo de prosperidade, passaram a se tornar símbolo de obsolescência, gerando na cidade vazios urbanos (Branco, 2018), que são ricos em significado, expectativas e potencialidades, caracterizando um *Terrain Vague* (De Solà-Morales, 2002).

A NÃO LINEARIDADE DA LINHA

A partir do objeto de pesquisa que aqui foi apresentado, compreende-se que os procedimentos metodológicos mais compatíveis com a pesquisa foram os de apreensão e cognição dos territórios subjetivos que permeiam o trecho ferroviário a ser pesquisado e são habitados por corpos e atravessados por afetos. A fim de apreender esses afetos e as subjetividades do espaço, foi feita uma abordagem rizomática (Deleuze e Guattari, 1995) sobre ele, e o Método Cartográfico (Passos; Kastrup; Escóssia, 2016) foi utilizado como ferramenta metodológica a ser utilizada, sendo parte dele composto pela realização de derivas, (Careri, 2002) e a elaboração de cartografias (Deleuze; Guattari, 1992), mapeando, dessa forma, o processo das derivas e análises delas resultantes por meio de expressões cartográficas diversas dos múltiplos territórios apreendidos neste processo.

A realização de Derivas (Careri, 2002; Debord, 1956) é uma prática que visa a livre e despretensiosa - porém atenta - deambulação pelo espaço da cidade a ser pesquisado e seu entorno, possibilitando o reconhecimento e a interação mais aproximada do pesquisador para com a cidade subjetiva intrínseca ao espaço estudado. Francesco Careri (2002) conceitua melhor a prática da deriva em um trecho de seu livro:

Depois da visita dadá e da deambulação surrealista cunha-se um novo termo: a *dérive*, uma atividade lúdica coletiva que não apenas visa definir as zonas inconscientes da cidade, mas que - apoiando-se no conceito de psicogeografia - pretende investigar os efeitos psíquicos que o contexto urbano produz no indivíduo. A *dérive* é a construção e a experimentação de novos comportamentos na vida real, a realização de um modo alternativo de habitar a cidade, um estilo de vida que se situa fora e contra as regras da sociedade burguesa e que pretende ser a superação da deambulação surrealista. (Careri, 2002, p.83).

A partir da experimentação da cidade subjetiva por meio da prática das derivas, foram elaboradas as Cartografias mapeando o espaço pesquisado suas relações, seus afetos e as subjetividades nele presentes. As cartografias foram essenciais para a expressão de um olhar mais sensível sobre a cidade e sobre o trecho do patrimônio ferroviário estudado. Ao cartografar os espaços pelos quais ocorreu a deriva, foram reconhecidos seus afetos, conexões e relações subjetivas que atravessam os espaços e corpos que por ele permeiam, possibilitando identificar terri-

tórios e ambiências nos quais existem memórias e outros elementos a serem ativados.

No livro *Mil Platôs*, Deleuze e Guattari (1995) abordam de maneira introdutória o método das cartografias e o pensamento rizomático, afirmando que existe uma clara diferença entre mapa e decalque, partindo de dois princípios: o da decalcomania e o da cartografia. O mapa contribui para a questão dos trabalhos de campo, desbloqueando o corpo sem órgãos para sua abertura sobre um plano de consciência. Essa flexibilidade do mapeamento por meio de cartografias possibilita um mapeamento sensível e atento dos territórios pesquisados, tal como análises profundas e particulares de suas individualidades e dos corpos que o atravessam.

Debord (1958) é outro autor que faz o uso de mapeamento de territórios e ambiências a partir de derivas, buscando reconhecer suas relações e mapear as ambiências do espaço estudado e suas relações para com outras áreas da cidade. O método cartográfico busca reconhecer as diversidades e multiplicidades de cada espaço, permeado por conexões, transbordamentos e rupturas constantes entre si, tal como um rizoma (Deleuze e Guattari, 1995).

O ensino da deriva permite estabelecer os primeiros quadros das articulações psicogeográficas de uma cidade moderna. Além do reconhecimento de unidades de ambiência, de seus componentes principais e de sua localização espacial, se percebe seus eixos principais de caminhos, suas saídas e suas defesas. (Debord, 1958, p. 4).

Portanto, pode-se dizer que a psicogeografia (Debord, 1958), busca apreender interações e relações humanas e afetivas entre os espaços analisados. A deriva colabora para percepção dessas relações, uma vez que o corpo caminha livre pelo espaço, se inserindo e participando do mesmo, deixando-se perder e vagar. Dessa forma, é possível apreender as subjetividades do território, tal como suas relações espaciais, que por fim são mapeadas e resultam no mapa psicogeográfico.

Além disso, ainda seguindo as pistas do método cartográfico (Passos; Kastrup; Escóssia, 2016), foram realizadas coletas de depoimentos em conjunto com moradores do trecho estudado de Presidente Prudente, que atravessem ou habitem a área pesquisada de alguma forma, buscando reconhecer quem são os corpos presentes neste espaço da cida-

de, quais suas particularidades e quais suas relações para com o trecho ferroviário local.

Por fim, esses procedimentos levam o pesquisador a se inserir e participar, de fato, do espaço estudado, tirando-o da posição de mero observador. Desta forma, existe a possibilidade de identificação de potencialidades e uma ativação de territórios, instigando, assim, a valorização do patrimônio ferroviário e sua preservação.

UM DESALINHAMENTO

Análises contemporâneas e comparações

Apesar dessa aparente obsolescência da área, apresentada nos tópicos anteriores, ela vem sofrendo algumas investidas brutais a partir de ações da prefeitura municipal, que consistem em deteriorar, descaracterizar, trazer à baixo e encobrir parte desse patrimônio ferroviário em prol de ações que não estão conectadas a ele de maneira alguma. Dois exemplos claros disso são a recente derrubada de um extenso muro presente nas proximidades do Galpão da Lua (Figuras 4.A e 4.B) e o aterramento dos trilhos para realização de um evento voltado para o comércio de batata doce, o Batatec (Figuras 5), que alteraram significativamente a paisagem urbana da área, interferindo no seu caráter histórico-patrimonial.

Figura 4 – A) presença do muro destacada; B) ausência de parte do muro no mesmo trecho
 Fonte: Autora (2022)

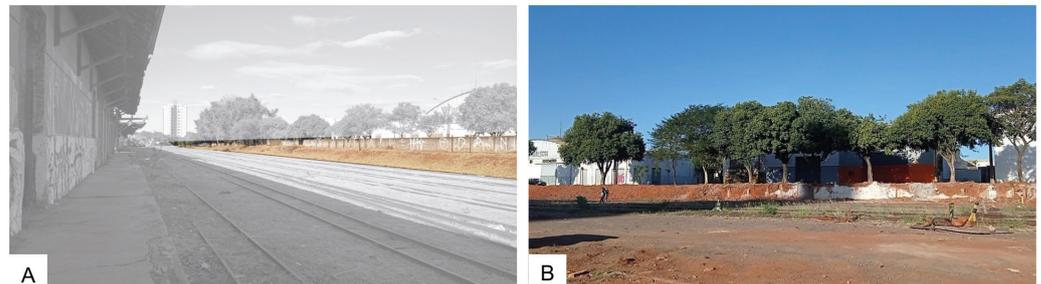


Figura 5 - Imagem do aterramento dos trilhos
Fonte: "Notícias do Brasil",
acessado em 2022



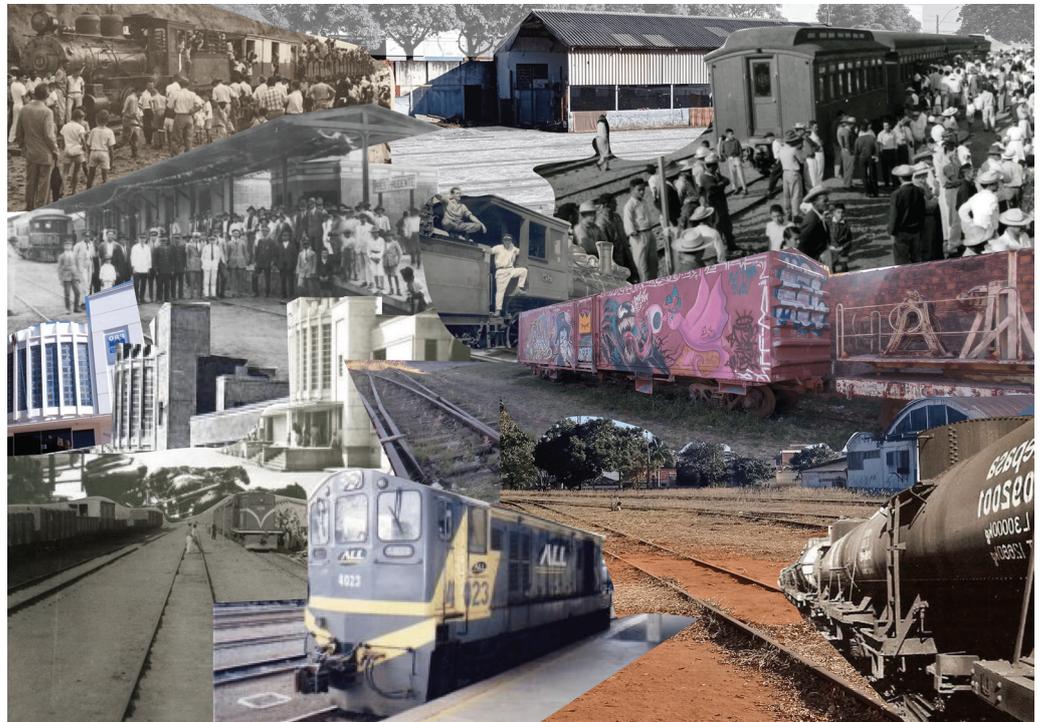
O fato de que quem deveria cuidar dessa área não apenas deixa de fazê-lo, mas também investe para seu possível apagamento e maior deterioração, leva a muitas reflexões sobre a questão patrimonial, além da memória e da identidade deste espaço. Essas recentes mudanças têm acontecido aos poucos ao longo dos últimos anos, em decorrência da tentativa de homogeneização, podendo ser reconhecido como um “trauma urbano” citado por Montaner em seu livro “Arquitetura e Política” (Montaner, 2015). Isso acontece porque pessoas sem memória coletiva sobre certo patrimônio costumam não ter afetos por esse espaço e, conseqüentemente, não resistem de nenhuma forma contra projetos invasivos que vêm sendo impostos sobre a área. “Certos traumas urbanos se produzem de maneira silenciosa e velada” (Montaner; Muxi, 2014, p. 159), ou seja, nem sempre esses impactos acontecem de maneira imediata, mas sim, de modo discreto e silencioso, tornando o apagamento da memória no espaço de algo de difícil percepção.

Essas intervenções recentes e traumáticas (Montaner, 2015), que o recorte espacial da Linha Férrea de Presidente Prudente, alvo desta pesquisa, vem sofrendo, transpõe a paz e as subjetividades desta área em prol do desenvolvimento funcional e capitalista, reiterando o que Montaner diz a respeito da constante tentativa de apagamento de memórias dentro das cidades.

Tal como afirma Pelbart (2020), o tempo na contemporaneidade não é um elemento fixo, ou seja “[...] o tempo linear [...] é apenas uma das formas possíveis do tempo” (Pelbart, 2020, p. 24). Levando em conta as di-

versas transformações recentes pelas quais o trecho estudado passou, pode-se observar que nele existe um fluxo aberto de tempo, mencionado por Pelbart com base na filosofia Deleuziana, que considera a dobra do tempo sobre si mesmo. Em uma tentativa de representar a heterocronia deleuziana, mencionada por Pelbart, e as sobreposições de diferentes linhas do tempo e histórias dentro de um mesmo espaço heterogêneo, foram sobrepostos, por meio de fotografias, algumas temporalidades pelas quais o recorte da ferrovia prudentina já passou e vem passando, as quais se acumulam na contemporaneidade (Figura 6).

Figura 6 – Cartografia do tempo rizomático
Fonte: Autora (2023)



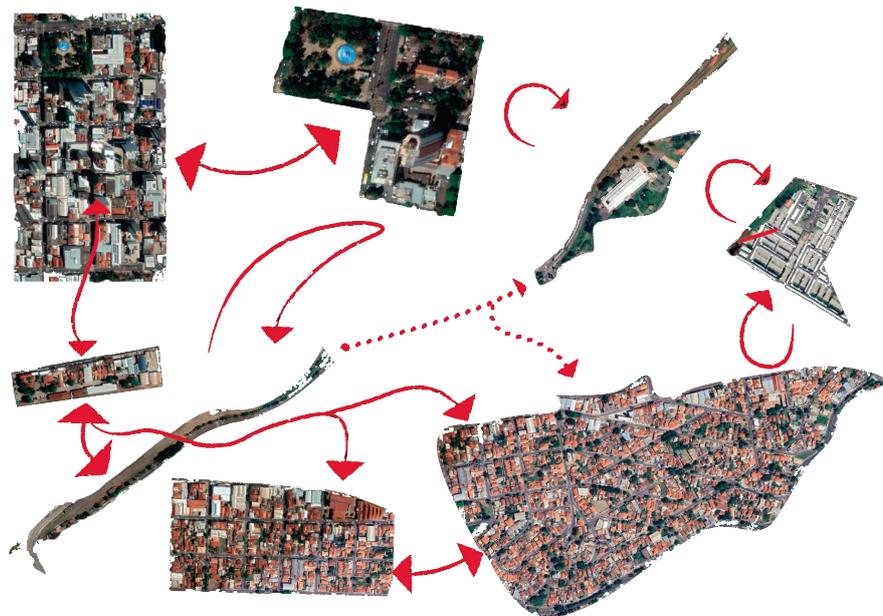
Nesta cartografia, pode-se observar como os diferentes tempos, além de se complementarem, se sobrepõem de uma maneira pouco organizada ou linear. A atualidade abriga diversos momentos da história que não desaparecem simplesmente dos territórios, mas ficam marcados de maneira permanente, seja no espaço físico ou na memória construída sobre ele por meio das pessoas que nele habitam.

Cartografando desalinhos

Tal como já foi mencionado, este trecho da linha caracteriza, além de um terrain vague, um rizoma - ele possui muitas congruências e qualidades a serem investigadas e mapeadas por meio das derivas e cartografias que foram realizadas na área. No caso do trecho da Linha Férrea pesqui-

sado, seu entorno foi mapeado no mapa psicogeográfico presente na Figura 7. As principais ambiências mapeadas foram as relações entre os diferentes territórios presentes ao longo da linha (reforçando seu caráter heterogêneo), as conexões entre esses territórios da Linha com a região central de Presidente Prudente e os bairros que se encontram no “além-linha”. As diferentes setas representam diferentes relações entre essas áreas. As setas pontilhadas representam uma conexão pequena, fraca, entre duas ambiências; a seta com o traçado contínuo representa uma conexão mais intensa entre os territórios, ou seja, “áreas de atração” dentre eles; por fim, algumas setas parecem se voltar no sentido contrário a outros territórios, representando uma ruptura e total falta de conectividade entre eles, chamadas “áreas de repulsão”.

Figura 7 – Mapa psicogeográfico da área com relação ao restante da cidade
 Fonte: Autora (2023)



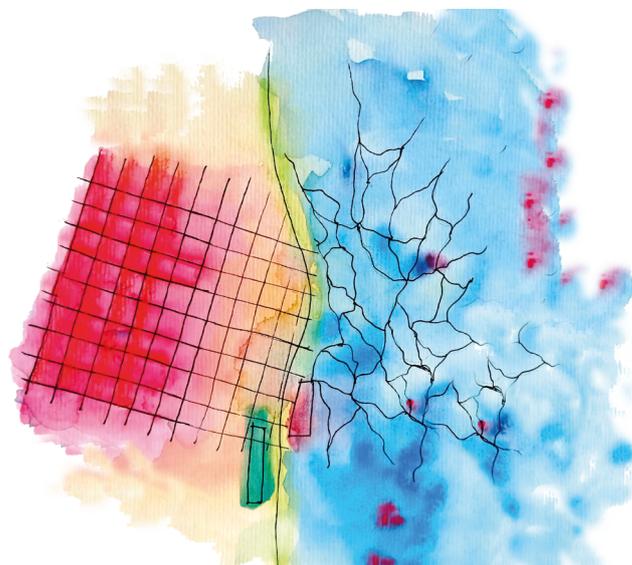
A partir desse mapeamento, é possível notar uma forte atração entre o trecho da Linha Férrea estudada e os bairros que se encontram além-linha, diferentemente do que acontece com o Centro da cidade, que não possui tanta relação assim com a área dos trilhos. Devido ao seu extenso comprimento, ao longo da ferrovia existem diferentes ambiências e territórios que foram reconhecidos; o território no qual se encontram o Centro Cultural Matarazzo possui uma ambiência e o Galpão da Lua outra, porém se encontram em um trecho da linha que possui similaridades e que, por sua vez, é distinto e heterogêneo de outro recorte da ferrovia no qual se encontram a antiga fábrica da Sanbra e o IBC. Conseqüentemente, as relações estabelecidas entre estes espaços acabam sendo mais fracas ou praticamente inexistentes. Por fim, o Conjunto Habita-

cional do MRV, construído sobre o território patrimonial que pertence a SANBRA, se caracteriza como um ponto de repulsão, território completamente desconexo de todos os outros que se aproximam fisicamente dele, seja pela presença do extenso muro ou pela existência de particularidades nele que não se combinam nem se comunicam com as outras ambiências e territórios da Linha.

Em busca de identificar e reconhecer outras dinâmicas que relacionam ambas as partes da cidade citadas acima (o Centro e os bairros além da linha), tal como suas diferenças e suas conexões, foram praticadas cartografias que buscaram mapear essas relações, destacando o recorte apreendido da ferrovia, o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua, como pontos de intersecção desse espaço. Uma síntese dessas cartografias elaboradas se encontra registrada na Figura 8.

A partir destes registros, buscou-se intensificar a expressão das relações entre os espaços e, ao mesmo tempo, tornar mais nítidas suas divergências. A cor vermelha foi limitada dentro do traçado ortogonal, uma vez que a dinâmica do Centro acaba, na maioria das vezes, por se limitar dentro da própria área, não transbordando para outros espaços da cidade. A partir do clareamento dos tons avermelhados intensos, aproxima-se da ferrovia, onde acontece uma quebra de padrões e se parte para a cidade subjetiva situada além-linha. As dinâmicas na Vila Marcondes vão em um sentido contrário ao do "frenesi" central. As atividades comerciais, os contatos e os encontros entre as pessoas que lá habitam, tal como o uso do espaço, acontecem todos em um tempo diferente do que ocorre não só no Centro, mas também em outras áreas da cidade.

Figura 8 – Cartografia de forças e afetos da área
Fonte: Autora, aquarela (2023)



Mantendo a abordagem rizomática com a metodologia cartográfica, foram realizadas novas derivas no espaço a fim de identificar e apreender seus territórios e conexões singulares. Aproximando-se mais especificamente do trecho pesquisado, foram apreendidas algumas atividades que ocorrem nesse espaço e os verbos intrínsecos a elas, reconhecimento que resultou na cartografia de verbos (Figura 9), que posicionou os verbos sobre o espaço de maneira fluida e transbordante, a fim de compreender a dinâmica deles e suas relações entre si. Procurou-se diferenciar as letras, a intensidade do traçado, as cores e os tamanhos de modo a expressar quais verbos apareciam com mais intensidade e clareza ao longo das observações e experimentações do espaço. O “atravessar” aparece como um dos principais verbos em destaque, uma vez que muito do que ocorre sobre a Linha Férrea prudentina, em especial o trecho estudado, ao longo de todos os períodos do dia, é o atravessamento de pessoas sobre os trilhos, em ambos os sentidos.

Figura 9 – Cartografia de Verbos
Fonte: Autora (2022)



Posteriormente às cartografias de contexto, que inseriram o local dentro do contexto da cidade, apresentando sua relação para com os bairros do entorno, deu-se início a elaboração de outras cartografias, focadas particularmente no espaço em si. A contraditória e complementar relação entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua foi pontuada desde o início do presente Trabalho Final de Graduação. Após tantas derivas realizadas no local, sintetizou-se, em uma cartografia, as principais relações entre esses espaços tão particulares, mas que têm em comum os trilhos da EFS entre eles e o caráter cultural (Figura 10).

Figura 10 – Ambiências de e entre o Centro Cultural Matarazzo e o Galpão da Lua, permeadas pelos trilhos
 Fonte: Autora (2023)



Além disso, esse espaço do patrimônio ferroviário prudentino, apesar de aparentemente desocupado e desabitado, é repleto de “corpos invisíveis” em toda a sua extensão. Estes são corpos que não podem ser avistados ao longo das derivas, mas deixam seus vestígios por onde passam e permanecem, pegadas fáceis de serem reconhecidas, que indicam usos diversos fornecidos para o local. Desde sapatos, cobertores, maços de cigarro vazios, potes de marmita, dentre outros elementos, apontam para uma vivência escusa e invisibilizada de algumas pessoas no local. A Figura 11 contém algumas dessas pegadas distribuídas pelo espaço, nem sempre nítidas e visíveis a olhos distraídos, mas sempre presentes.

Figura 11 – Pegadas deixadas por corpos invisibilizados no espaço
 Fonte: Autora (2023)



Destarte, todas essas cartografias provenientes do caminhar no espaço enriquecem e expressam as ambiências, territórios e sensações que lá existem. Essa etapa serviu para reforçar e reafirmar o que já foi dito: o Terrain Vague (De Solà Morales, 2002) presente na área apreendida da Linha Férrea de Presidente Prudente é muito vasto e abundante em potencialidades. A presença dos elementos tais como terra, água e vegetação enriquecem mais ainda o lugar, ressaltando sua heterogeneidade tanto espacial quanto temporal; em todas essas cartografias apresentadas os elementos diversos se complementam, sobrepõe e coexistem espacialmente, corroborando a filosofia de Deleuze e Guattari (1995), que afirmam que o rizoma é caótico, com linhas de fuga, entradas, rupturas e rearranjos, tal como este trecho da Estrada de Ferro Sorocabana.

A EXPERIÊNCIA NA FALA

Corpografias

Após um aprofundamento e foco no espaço em si, realizado ao longo dos tópicos anteriores, neste tópico será apresentada a aproximação realizada para com os corpos presentes no local. Além de derivas para a observação atenta de atividades e relações desenvolvidas pelos corpos nos locais, pretende-se também realizar encontros espontâneos ao

longo das derivas, que ocasionem conversas ao acaso, viabilizando a apreensão dos múltiplos, heterogêneos e diversos territórios habitados no espaço. A princípio, foi mapeado o caminhar desses corpos sobre os trilhos, de modo a reconhecer seus principais fluxos existentes. Na Figura 12 conseguimos apreender a fluência singular desses corpos, percebendo que, com a derrubada do muro, o principal caminho realizado pelas pessoas que atravessam esse espaço é o caminho dos desejos que leva à catraca presente entre os trilhos e a Rua Júlio Tiezzi. Apesar disso, ainda existem pessoas que fazem caminhos diversos, representados com linhas mais finas e pontilhadas sobre o espaço.

Figura 12 – Cartografia mapeando fluxos de pessoas que caminham sobre os trilhos
Fonte: Autora (2023)



Devido às limitações de tamanho que um artigo possui, neste presente tópico serão apresentadas corpografias referentes a apenas duas coletas de depoimento realizadas ao longo do trabalho. Ambas as conversas selecionadas para estarem aqui representadas, sintetizam com maestria os principais elementos presentes na fala dos demais entrevistados. A maioria das pessoas identificadas e reconhecidas no local são pessoas idosas, tanto homens quanto mulheres. Essas pessoas relatam a aparente maioria de moradores no bairro, em uma cidade com uma população idosa que só cresce¹, mas mesmo assim permanecem invisibilizadas e esquecidas na lógica funcional da cidade. Calçadas impróprias para caminhada e permanência, falta de arborização e acessibilidade, trilhos sem nenhum suporte para atravessamentos: tudo isso está presente nos percursos realizados e afeta diariamente a vida de pessoas idosas, principalmente as que têm dificuldade de mobilidade.

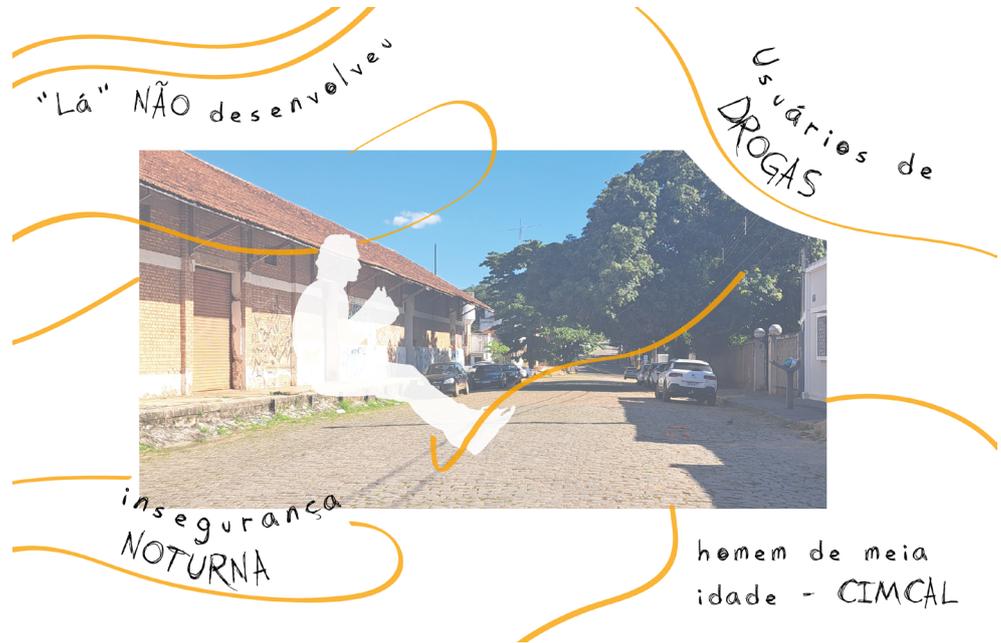
¹Reportagem sobre aumento de pessoas idosas no Oeste Paulista, disponível em: <https://www.imparcial.com.br/noticias/em-10-anos-populacao-idosa-da-regiao-cresce-31-42,41859>, acessado em 2023.

Além dos idosos, as mulheres e crianças também compõem a grande parte dos corpos que atravessam o local, sendo que normalmente as crianças menores quase sempre estão acompanhadas de pelo menos uma mulher, e vice e versa. O atravessamento dos trilhos por crianças nesse ponto em específico se deve, provavelmente, às aulas da Escola Municipal de Artes Jupyra Marcondes e do Projeto Guri, que acontecem no Centro Cultural Matarazzo. Não são raras as vezes em que as crianças estão segurando uma maleta de instrumento (violão, violino ou algum outro), além de mochilas e cadernos.

A nostalgia e o saudosismo apareceram na fala de muitas das pessoas com as quais ocorreram diálogos e coleta de depoimentos, mesmo que brevemente. Lembranças de infância e em família eram maioria nos relatos compartilhados pelas pessoas sobre o local. Raramente era mencionado um relato referente aos dias atuais e, quando isso acontecia, não era algo positivo. Além das lembranças de brincadeiras infantis sobre os trilhos e na rua, algumas pessoas também mencionaram viagens de trem para Epitácio que costumava fazer com o avô, primos e outros familiares, sendo essas, em sua maioria, lembranças muito boas.

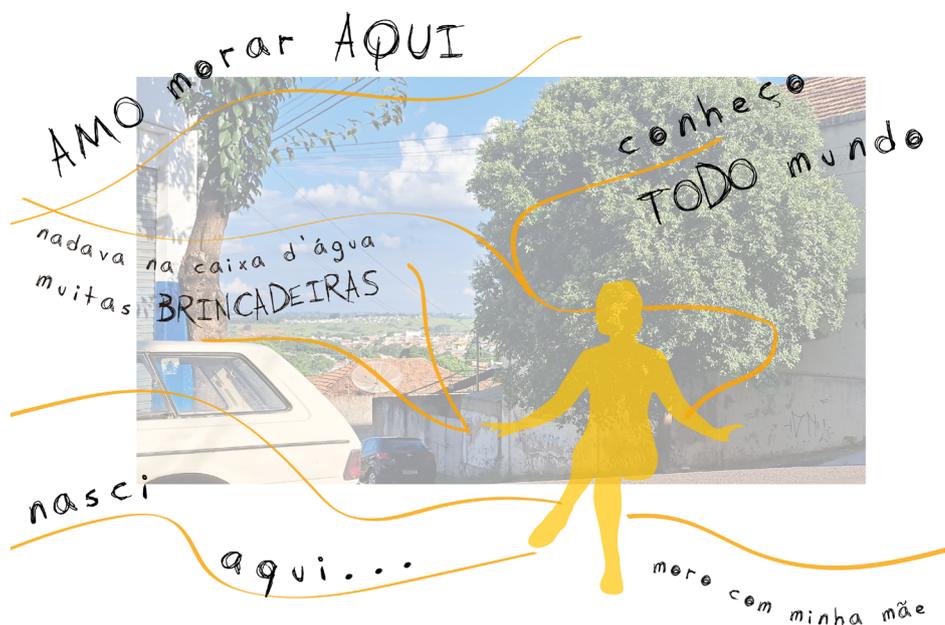
Um dos encontros feitos ao que serão aqui registrados foi com um homem de meia idade que trabalha em um dos galpões da Rua Júlio Tiezzi e que, por esse motivo, frequenta diariamente o local. Por ter se mudado para Presidente Prudente depois da idade adulta, Beto não tem lembranças de infância nostálgicas do local; além disso, ele foi uma das pessoas que mencionou mais abertamente uma preocupação com usuários de drogas nos trilhos ao anoitecer e o perigo que, de acordo com ele, está muito presente no período noturno. Apesar de confirmar que o local era muito perigoso durante a noite, ao ser questionado mencionou que não costumava frequentar o local no período noturno (caracterizando uma contradição em sua fala). Além disso, Beto foi o único entrevistado a afirmar que aquela parte da cidade era “subdesenvolvida” se comparada ao restante dela, e a justificativa dessa fala era que o local se encontrava “congelado no tempo”. A Figura 13 é uma cartografia que sintetiza as falas de Beto.

Figura 13 – Cartografia sintetizando as falas de Beto, um homem de meia idade
Fonte: Autora (2023)



Uma das últimas conversas realizadas no âmbito da presente pesquisa aconteceu com uma moradora antiga de um dos bairros além da Linha, na proximidade do Centro Cultural Matarazzo. Ela só tinha coisas positivas para falar do local e da região na qual se insere, desde lembranças boas de infância/adolescência, até os dias atuais, quando afirma que o bairro é tranquilo, que todos se conhecem e que ela gosta muito de viver lá. A moça, que aparenta ter entre 55 e 60 anos, vive em uma casa que se localiza em uma rua de frente para os trilhos, com sua mãe. A Figura 14 sintetiza melhor a fala da moça.

Figura 14 – Cartografia sintetizando as falas de uma das entrevistadas, uma mulher de meia idade
Fonte: Autora (2023)



Apesar desses encontros espontâneos que aconteceram ao longo de algumas derivas e da diferença de tempos e ritmos presentes nos bairros que se encontram no além-linha, a velocidade e assertividade com a qual as pessoas atravessam os trilhos tornou o contato com elas muito difícil em certos momentos.

Para concluir o presente tópico, será apresentada uma cartografia que realizada a partir de todo o material levantado ao longo das coletas de depoimentos. Estas cartografias têm como objetivo colaborar para com a visualização geral do imaginário coletivo da linha, construído pelas pessoas, a respeito da ferrovia de Presidente Prudente, mais precisamente o trecho base do presente TFG, situado entre o Galpão da Lua e o Centro Cultural Matarazzo. A cartografia se encontra na Figura 15. Ela busca mapear e colocar em palavras as atividades que ocorriam no contexto da linha em outros tempos. São ações que, de certa forma, podem ter seus rastros observados nos dias atuais, mas que se mostravam com maior intensidade em outros tempos e contextos. Além disso, sintetiza as falas mais relevantes e significativas, que foram ditas ao longo das conversas realizadas nas derivas.

Figura 15 – Cartografia Síntese das conversas, encontros e respostas ao formulário
Fonte: Autora (2023)



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Patrimônio Ferroviário de Presidente Prudente, ao contrário do que muitos pensam, é um organismo vivo. Ele possui uma alma que, além de abrigar memórias múltiplas de um importante tempo que passou, constrói diariamente uma nova história, constituindo novas memórias de um tempo que está acontecendo agora. A preocupação central do presente trabalho foi justamente a busca pela apreensão e o reconhecimento de como as memórias do que já passou estão sendo agenciadas na contemporaneidade por parte de quem habita e ocupa o local, ao mesmo tempo entender como as memórias que têm sido construídas podem afetar, positiva ou negativamente, o imaginário coletivo sobre uma área patrimonial tão relevante historicamente para o Município de Presidente Prudente, toda essa reflexão desenvolvida no âmbito do método cartográfico, elaborado a partir dos estudos de Deleuze e Guattari (1995) e Kastrup (2017).

A realização de derivas e elaboração de cartografias são metodologias que complementam e aprofundam as relações afetivas do pesquisador com o espaço pesquisado, facilitando e aprofundando a apreensão das diversidades e multiplicidades intrínsecas ao mesmo. Essa proximidade entre objeto pesquisado e pesquisador, tal como o reconhecimento das subjetividades e afetividades do espaço estudado, encaminham a pesquisa para um olhar sensível sobre um patrimônio que, apesar de aparentemente esquecido e deixado de lado em uma lógica funcional da cidade, ainda se encontra em uma posição de relevância na mesma. A partir dessa aproximação e reconhecimento das particularidades do espaço é possível encontrar um modo de ativação dos territórios e afetos, promovendo sua maior valorização e, conseqüentemente, a preservação do patrimônio por parte das pessoas que lá habitam.

Dessa forma, pode-se concluir que o método cartográfico foi uma metodologia ideal para ser aplicada em um contexto de patrimônio subvalorizado dentro de uma cidade média como Presidente Prudente. Os fatos relatados anteriormente, juntamente com as coletas de depoimentos realizada com moradores e ocupantes da área foram essenciais para uma compreensão plena do espaço e do significado que ele tem para as pessoas que o perpassam diariamente. Além disso, foi possível perceber que o trecho estudado da Estrada de Ferro Sorocabana de Presidente Prudente é visto de formas diferentes por cidadãos diferentes do Muni-

cípio, o que reforça a possibilidade de ativação de memórias específicas para promover a valorização e preservação patrimonial do espaço.

Apesar desta ser uma conclusão, o presente trabalho de pesquisa continua para além de si mesmo, como já afirmou Andrade (2021) na conclusão de seu Trabalho Final de Graduação, que também foi desenvolvido sobre o trecho ferroviário aqui abordado. Tal como as intervenções que vêm acontecendo naquele espaço, as pesquisas e o desenvolvimento da abordagem rizomática sobre a área entre o Coletivo Cultural Galpão da Lua e o Centro Cultural Matarazzo não cessam neste trabalho, mas continuam em um processo constante de transformações. Que essas novas conexões e reconexões emergentes ocasionem impactos práticos na área ao longo dos anos, formulando um outro olhar sobre o patrimônio ferroviário de Presidente Prudente, seu uso e sua forma de cuidado e preservação dentro do Município.

REFERÊNCIAS

ABREU, Dióres Santos. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. **Revista de História**, v. 30, n. 62, p. 447-462, 1965. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/123434/119744>. Acesso em: jul. 2021.

ANDRADE, Luana. **Apreensão e agenciamento de multiplicidades da Estação Ferroviária de Presidente Prudente**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho.

BARON, Cristina Maria P. PAIVA, Suzana Cristina Fernandes. Complexo industrial e patrimônio urbano em Presidente Prudente. *In*: FIORIN, Evandro; Autor (orgs.). **Cidades do interior paulista: patrimônio urbano e arquitetônico**. Jundiaí: Paco Editorial; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015. p. 31-61.

BOSISIO, Leonardo. Concessionária constata 'irregularidade' no aterramento de trilhos realizado pela Prefeitura de Presidente Prudente em trecho de ferrovia na Vila Marcondes. **G1**, Presidente Prudente, 09 de agos. de 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2022/08/09/concessionaria-constata-irregularidade-no-aterramento-de-trilhos-realizado-pela-prefeitura-de-presidente->

-prudente-em-trecho-de-ferrovia-na-vila-marcondes.ghtml. Acesso em: ago. 2022.

BRANCO, Mariana Souza. **Reminiscências urbanas**: o caso da Sanbra em Presidente Prudente. 2018. 1 CD-ROM. Trabalho de conclusão de curso (Graduação - Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2018. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/203366>. Acesso em: jul. 2021.

CARERI, Francesco. **Walkscapes**: o caminhar como prática estética. Tradução Frederico Bonaldo. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002.

CARERI, Francesco. **Caminhar e Parar**. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

DE SOLÀ-MORALES, Ignasi. Terrain vague. In: _____. **Territórios**. São Paulo: Gustavo Gili, 2002.

DEBORD, G. Teoria da Deriva. **Revista Internacional Situacionista**, n. 2, dez. 1958. Disponível em: <https://teoriadoespacourbano.files.wordpress.com/2013/03/guy-debord-teoria-da-deriva.pdf>

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs**, v. 1. Rio de Janeiro: Editora, v. 34, 1995.

KASTRUP, Virgínia. **Pistas do Método da Cartografia**: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Editora Sulina, 2017.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. **Arquitetura e política**: ensaios para mundos alternativos. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2020. Disponível em: <https://www.editorasulina.com.br/img/sumarios/473.pdf>. Acesso em: ago. 2022.

PELBART, Peter Pal. **Rizoma temporal**. São Paulo: ECidade, 2020. Coleção Outras Palavras. Vol.5.

SERGL, Marcos Júlio. O Ciclo Migratório no Oeste do Estado de São Paulo: A fundação e o desenvolvimento da cidade de Presidente Prudente.

Cadernos Ceru, v. 30, n. 1, p. 321-348, 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ceru/article/view/158716>. Acesso em: jul. 2021.