

Caminhar como intervenção: apreensões do leito férreo de Bauru-SP

Lucas do Nascimento Souza

Mestre, Universidade Estadual Paulista, Brasil.
arqlucasnascimento@gmail.com

Evandro Fiorin

Professor Doutor, Universidade Estadual Paulista, Brasil.
evandrofiorn@gmail.com

Laís da Silva Rodrigues

Mestranda, Universidade Estadual Paulista, Brasil.
laissrodrigues3@gmail.com

RESUMO

Como analisar áreas urbanas na cidade contemporânea diante da pluralidade das formas de apropriação dos espaços públicos? Este trabalho busca contribuir com os estudos qualitativos sobre percepção urbana por meio do método da cartografia. Assim, este escrito não trata da busca de informações ou levantamento de dados, mas sim da imersão na processualidade em curso presente no território do antigo leito férreo da cidade de Bauru-SP. O texto evidencia uma prática de pesquisa pouco explorada neste recorte espacial, que tende a contribuir com as discussões sobre percepção urbana e as futuras intervenções nesta área, uma vez que revolvidas as camadas socioespaciais decantadas e acessado um imaginário urbano pouco explorado por meio do caminhar como modalidade de pesquisa.

PALAVRAS-CHAVE: Percepção urbana. Cartografia. Leito férreo. Bauru-SP

INTRODUÇÃO

Quais critérios teóricos e metodológicos deve seguir o arquiteto e urbanista ao analisar áreas urbanas frente às transformações percebidas na cidade contemporânea? Como descrever ou representar, a partir da pesquisa qualitativa, os desejos e agruras dos espaços públicos das nossas cidades? Como tentativa de validar uma modalidade de pesquisa que dê visibilidade ao imaginário coletivo presente no trecho urbano do antigo leito férreo da cidade de Bauru, este escrito tende a contribuir, para além da ampliação do debate sobre os métodos de análise qualitativa dos espaços urbanos, também para o arcabouço teórico utilizado nos estudos sobre percepção urbana, especificamente no contexto da cidade de Bauru, a partir de uma modalidade de pesquisa pouco explorada neste contexto urbano. Na busca por tentar responder os questionamentos anunciados acima, este trabalho se divide em quatro pontos. O primeiro deles trata a problemática envolvida e faz uma breve apresentação do contexto urbano onde será realizada a experiência de campo; o segundo aborda o caminho metodológico traçado e o terceiro traz a apresentação dos dados produzidos a partir da experiência do caminhar como prática estética; e, por fim, o quarto aponta algumas considerações que não pretendem sistematizar nem concluir a experiência, mas sim lançar possíveis direcionamentos acerca do contexto urbano explorado e alguns apontamentos sobre modalidade de pesquisa utilizada, o objetivo é suscitar novas reflexões sobre sua aplicação, podendo dar visibilidade à possibilidade de uso para a análise e interpretação singular dos espaços urbanos na contemporaneidade.

A cidade de Bauru, localizada no centro-oeste paulista, tem seu leito férreo como testemunho do passado de pujança econômica e social ainda no início do século XX. O transporte ferroviário que alavancou a cidade passa a entrar em declínio após a segunda metade do século e tem seu debacle marcado no início do século XXI. Os edifícios ferroviários originários da “era de ouro” da cidade hoje encontram-se, em sua maioria, depredados e subutilizados. Paralelo ao descaso patrimonial, temos um vasto leito férreo que se configura pela junção de espaços ermos, à parte da cidade tradicional. Não menos pulsantes, esses espaços encontram-se fora da rota das propostas de melhorias e intervenções urbanas, mas sob olhares atentos dos Outros. Se o caminho percorrido pelas locomotivas levando e trazendo cargas e passageiros pelo já considerado maior entroncamento ferroviário da América Latina antes pudesse ser considerado um não-lugar¹, há tempos já não é assim. “Imagina, há 25 anos atrás isso aqui era bem diferente. A gente sabia que horas era pelo apito do trem, tinha os horários *certinho*. Depois

¹ “Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar”. (Augé, 2002, p. 73)

que parou tem ficado cada vez pior, desse jeito que vocês estão vendo aí”². A série de vagões abandonados em meio ao entulho e ao mato alto representa hoje a paisagem de muitos moradores do Jardim Santana, bairro cortado pela linha férrea. Mais à frente, à oeste, tem-se o patrimônio industrial remanescente da Companhia Antartica Paulista, uma chaminé de tijolos. Seguindo, chega-se ao trecho o qual este trabalho se debruça, o recorte espacial do leito férreo no centro da cidade. A área abriga edifícios patrimoniais remanescentes da atividade ferroviária na cidade, que hoje pouco atua no transporte de cargas, servindo, principalmente, ao transporte de combustíveis.

Mais do que produto da percepção do espaço, as paisagens do leito ferroviário são testemunhos da tecitura social na qual o homem intervém continuamente.

Esta pesquisa parte do pressuposto da indissociabilidade do pesquisar e intervir, tendo como base que toda pesquisa é intervenção, conforme anunciado por Passos e Barros (2009). Neste sentido, atribuímos o caminhar como ferramenta estética de interpretação da paisagem, onde a partir disso, seja possível descrever e modificar espaços que revelam a necessidade de serem compreendidos e atribuídos significados, conforme defende Careri (2013).

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 torna-los visíveis. (CARERI, 2013, p. 32)

O nomadismo presente desde a época de Abel³, apresentado por Careri (2013), traz a experimentação e o mapeamento do espaço pelo seu percurso em meio às pastagens, característica semelhante à percebida pelo *flâneur*, descrito por Walter Benjamin “aquele que ainda dispõe de fragmentos da verdadeira experiência histórica e, por reconhecer a distância que o afasta dessa experiência, ele representa a busca por uma consciência histórica atual” (BIONDILLO, 2014, p. 9). “O *flâneur* se atenta a cada detalhe das ruas e vê nelas sua fonte de inspiração, sentindo ‘uma expressão misteriosa do gozo pela multiplicação do número’” (BENJAMIN, 1989, p. 187). Careri (2013) nos mostra que, diante de algumas passagens pela história da arte, do percurso dadaísta, a visita, passando pela deambulação surrealista, é que surge o termo “*deriva*”, cunhado pela Internacional Letrista na década de 1950. Amparada pela psicogeografia, a deriva tem por objetivo a exploração dos efeitos psíquicos produzidos no indivíduo dado o contexto urbano em que se está inserido.

Deste modo, nosso ponto de partida tem como pressuposto essas experiências, mas não tem diretrizes específicas ou fórmulas pré-concebidas, pois o método cartográfico não traça planos de trabalho, o mesmo constitui-se no momento em que se inicia a ideia do pesquisar. Tal direcionamento é composto por pistas, rastros a serem seguidos, frestas

² Trecho de diálogo informal com moradora do Jd. Santana, em meio a um dos percursos realizados pelo leito férreo.

³ Caim e Abel, o primeiro homicídio da humanidade, tratado na obra Walkscapes: O caminhar como prática estética (CARERI, 2013).

entreabertas que aguçam nosso olhar e nossos sentidos, nos levam a uma possibilidade de perceber e interagir com o espaço como uma forma de interpretação singular.

Conforme formulado por Deleuze e Guattari (1995), a cartografia não trata da representação dos objetos, mas do acompanhamento de processos, portanto, meio não definitivo. Os procedimentos de pesquisa aqui adotados estão diretamente ligados à ativação de diversos dispositivos sensoriais humanos: a visão, o olfato, o tato e principalmente a audição, sendo este o mais sensível: aquele ao qual estamos mais vulneráveis e talvez seja o mais importante ao ziguzaguearmos por entre os trilhos do trem.

De tal forma, a modalidade de pesquisa a qual este escrito busca dar visibilidade, vai de encontro com a necessidade de olhares mais atentos às configurações que se pretende implementar nos nossos espaços urbanos, muitas vezes emergidas por incentivo dos agentes produtores do espaço urbano, como o poder público, o setor privado e os interesses do mercado, que, a partir da especulação imobiliária, arruínam o caráter humano dos espaços ao criarem zonas autônomas e independentes, que, indiretamente, acabam por tornar espaços como o leito férreo, um grande vazio.

Alguns percalços do modelo urbanístico de planejamento moderno, influenciado pelo CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), a partir da Carta de Atenas, onde aqui podemos citar Le Corbusier como um dos principais expoentes da racionalidade e do pensamento setorizado do urbanismo ainda na primeira metade do século XX, vai à contramão de alguns aspectos presentes no leito férreo de Bauru, como a série de conexões e entrelaçamento de forças que emergem do espaço e revelam uma estrutura rizomática, que não se fecha em si. Deleuze e Guattari (2007) expõem o conceito de rizoma em oposição à estrutura hierárquica, que não conformam pontos ou posições, somente linhas – uma percepção pelo meio, por entre os trilhos. Os rastros destes espaços, grafites, pichações, lugares à mercê do tempo, e outros tantos aspectos observados evidenciam a existência de múltiplas conexões, que devem ser interpretadas em sua potência e multiplicidade.

Nos limites da área de estudo aqui tratada temos o exemplo da Avenida Rodrigues Alves, Bauru-SP, como tantas outras, trazidas do ideário urbanístico *haussmanniano* do século XIX. Um grande canal criado para escoar a produção e as cargas trazidas pela ferrovia. Brasília, o exemplo mais lapidado do racionalismo modernista também elucida o panorama de eixos viários em detrimento dos espaços públicos e das pessoas, sem citar as praças e outros lugares ditos projetados para pessoas. De tal sorte, este escrito perpassa pela crítica ao modelo moderno de urbanismo por estar em sentido oposto às necessidades e anseios percebidos nos espaços públicos das nossas cidades, sobretudo, àqueles lugares às margens do antigo leito férreo de Bauru.

OBJETIVOS

Promover a ampliação do debate e da visibilidade dos estudos qualitativos sobre percepção urbana a partir da cartografia e do caminhar como modalidade de pesquisa.

METODOLOGIA

“Não é fácil perceber as coisas pelo meio, e não de cima para baixo, da esquerda para direita ou inversamente: tentem e verão que tudo muda” (DELEUZE e GUATTARI, 2007, p. 35). O nomadismo é rizomático. Não se apreende o campo nômade com o estabelecimento de começo, meio e fim. A apreensão nômade acontece. Tal sentido é presente no rizoma:

Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, *intermezzo*. A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança, unicamente aliança. A árvore impõe o verbo “ser”, mas o rizoma tem como tecido a conjunção “e... e... e...”. Há nessa conjunção força suficiente para sacudir e desenraizar o verbo ser. Para onde vai você? De onde você vem? Aonde quer chegar? São questões inúteis. Fazer tábula rasa, partir ou repartir do zero, buscar um começo, ou um fundamento, implicam uma falsa concepção de viagem e do movimento (metódico, pedagógico, iniciático, simbólico...). (DELEUZE e GUATTARI, 2007, p. 37)

Como permitir o domínio do espaço sobre nós? Careri (2013, p. 80) é categórico ao afirmar que “o percurso desenvolve-se entre insídias e perigos, provocando em quem caminha um forte estado de *apreensão*, nos dois significados, de sentir medo e de apreender”. Talvez a resposta esteja no caminhar. “O espaço apresenta-se como um sujeito ativo e pulsante, um produtor autônomo de afetos e de relações. É um organismo vivente, com um caráter próprio, um interlocutor que tem repentes de humor e que pode ser frequentado para instaurar um intercâmbio recíproco” (CARERI, 2013, p. 39).

Careri nos coloca que antes do neolítico a única arquitetura simbólica capaz de provocar mudanças no ambiente era o ato do caminhar, “uma ação que, simultaneamente, é ato perceptivo e ato criativo, que ao mesmo tempo é leitura e escrita do território” (CARERI, 2013, p. 51).

Nesse sentido, retomamos aqui que a pesquisa não se inicia ao ir a campo, e nem possui aparatos técnicos pré-estabelecidos que irão subsidiar a exploração, pois a exploração em si é o caminho, de tal forma, emerge daí o processo recíproco de interação com o lugar. Não seria possível fazer uso do método cartográfico sem ir a campo, tampouco descrever quaisquer que fossem as impressões, mesmo que rememorando, pois, a pesquisa está intrinsecamente ligada à prática do percurso. “O ponto de apoio é a experiência entendida como um saber-fazer, isto é, um saber que vem, que emerge do fazer. Tal primado da experiência direciona o trabalho da pesquisa do saber-fazer ao fazer-saber, do saber na experiência à experiência do saber. Eis aí o “caminho” metodológico” (PASSOS e BARROS, 2015, p. 17).

A produção dos dados ocorre logo no início da pesquisa de campo, que já desconfigura uma simples coleta de dados, pois esse processo perpassa todas as etapas da pesquisa, desde a análise, tratamento, até a publicação dos resultados, conforme Passos e Kastrup (2015).

Esse percurso foi adiado várias vezes. O medo e a insegurança fizeram com que a aproximação do desconhecido fosse protelada. Como entrar ali? Como passar por aquele trecho perigoso? A resposta sempre esteve no lugar. Ali, e, ao mesmo tempo, aqui, dentro de nós. Só precisávamos resgatá-la dentro do âmago, reconhecê-la como dado científico e parte

da experiência. Era preciso rasgar a membrana. Ora, mas nós já sabíamos que tínhamos de nos livrar das amarras. Mas não é fácil. Este trabalho trata, sobretudo, do relato de pesquisadores angustiados, ansiosos pela ruptura de um estigma que as próprias matrizes curriculares ao longo de anos de estudos deixaram. Aquele espaço tem vida. Tem ação. Tem reação. Tem gente. Tem buraco. É casa. É abrigo. É resistência. A insistência assistida nos cursos de arquitetura em abarrotar um parque linear importado e cravar um letreiro “*I am Bauru*” cegava qualquer um que ali estivesse. Mero desejo, também importado, dos arquitetos pós modernistas ditos contemporâneos que vagueiam pelo interior paulista. Ruptura.

Bom, aqui estão esses dados, parcialmente reproduzidos por mim. Digo parcialmente porque, nem a escrita, tampouco a gravação, ou os desenhos, podem representá-los. Nem devem, e eu também não quero. Não é o objetivo. O mais difícil aconteceu. Era preciso rasgar essa membrana e me permitir a queda. Não esperar, nem provocar, mas estar suscetível a. Buraco.

A presença física do homem num espaço não mapeado – e o variar das percepções que daí ele recebe ao atravessá-lo – é uma forma de transformação da paisagem, que, embora não deixe sinais tangíveis, modifica culturalmente o significado do espaço, e conseqüentemente, o espaço em si, transformando-o em lugar. O caminhar produz lugares. (CARERI, 2013, p. 51)

Valendo-se das afirmações de Careri (2013), que o caminhar produz lugares, e, como explicitado no início deste escrito que, ao assumirmos que intervimos no espaço ao pesquisar, vale ressaltar como se dá o processo de produção do conhecimento e a subjetividade com o método é trabalhado, assumindo diferentes posturas no decorrer da pesquisa até atingir o resultado final almejado. Daí a importância da distinção entre método e modalidade de pesquisa.

Defender que toda pesquisa é intervenção exige do cartógrafo um mergulho no plano da experiência, lá onde **conhecer e fazer se tornam inseparáveis**, impedindo qualquer pretensão à neutralidade ou mesmo suposição de um sujeito e de um objeto cognoscentes prévios à relação que os liga. Lançados num plano implicacional, **os termos da relação de produção de conhecimento, mais do que articulados, aí se constituem**. Conhecer é, portanto, fazer, criar uma realidade de si e do mundo, o que tem conseqüências políticas. Quando já não nos contentamos com a mera representação do objeto, quando apostamos que todo conhecimento é uma transformação da realidade, o processo de pesquisar ganha uma complexidade que nos obriga a forçar os limites de nossos procedimentos metodológicos. **O método, assim, reverte seu sentido, dando primado ao caminho que vai sendo traçado sem determinações** ou prescrições de antemão dadas. Restam sempre pistas metodológicas e a direção ético-política que avalia os efeitos da experiência (do conhecer, do pesquisar, do clinicar, etc.) **para daí extrair os desvios necessários ao processo de criação**. (PASSOS e BARROS, 2015, p. 30, grifo dos autores)

O rizoma, descrito por Deleuze e Guattari, não só é identificado na estrutura de forças atuantes, nas entradas múltiplas do leito férreo, como também no modo de interpretação e produção do espaço. É também ferramenta para reprodução das subjetividades apreendidas no espaço, meio pela qual tentamos esboçar a forma estética a qual somos afetados. “A questão é produzir inconsciente e, com ele, novos enunciados, outros desejos: o rizoma é essa produção de inconsciente mesmo”. (Deleuze e Guattari, 2007, p. 28).

Á área do leito férreo de Bauru abriga subjetividades subalternas e expressões plurais da sociedade. Pode também ser lido como uma zona autônoma temporária (TAZ – do inglês *Temporary Autonomous Zone*)⁴, a qual Bey (2004) não define, mas lança “fachos exploratórios” sobre um lugar, físico ou não, enquanto tática, percepção e prática de liberdade e estratégia política. O leito férreo de Bauru é uma possível TAZ, pois detém uma dinâmica livre, de possibilidade de uso anarquista, dinâmica essa ainda não alcançada pelo invólucro dos poderes da cidade contemporânea, e que, se aparelhado a serviço do Estado e das organizações, tem a possibilidade de ressurgir em outros lugares, pois não é definição e sim tática, realidade que não é apreendida pela cartografia rígida dos mapas políticos e fechados. “Quando o rizoma é fechado, arborificado, acabou, do desejo nada mais passa; porque é sempre por rizoma que o desejo se move e se produz”. (DELEUZE e GUATTARI, 2007, p. 23). Daí a necessidade da cartografia como modalidade singular de exploração do espaço.

Busca-se, portanto, experimentar um estranhamento. Quase que como etnógrafo, o cartógrafo pode e deve entrar em contato com o Outro, permitir que o Outro faça parte do seu processo de percepção do espaço, enquanto agente daquele lugar. É ceder o nosso corpo, nossos sentidos e nossos lugares aos Outros. É se colocar no lugar do itinerante, do andarilho, daquele que carrega em si as experiências do nômade. É permitir que o espaço, tal qual como aquele que recebe as manifestações dos Outros, expresse em nós seus temores, suas angústias, seus ensejos. Isso em muito se distancia do roteiro técnico de análise dos espaços urbanos.

RESULTADOS

Ao nos propormos acompanhar este processo, nos amparamos de alguns artefatos que pudessem nos permitir revolver a experiência, ou seja, explicitá-la e demonstrá-la após o fenômeno do percurso, sem definir esta etapa como coleta de dados findada mas sim uma produção de dados, inacabada, é claro. A possibilidade de retorno à experiência tem por objetivo suscitar as reflexões e atingir o objetivo proposto, contribuir às pesquisas qualitativas entorno de metodologias pouco exploradas, no caso de Bauru, possibilitando novas conexões e o traçado de novas perspectivas para este espaço. Nos munimos de um telefone celular de modelo popular com uma câmera suficientemente boa para os registros (importante salientar que não havia conexão de dados no dispositivo, ou seja, não estávamos conectados à internet para que não houvesse qualquer interferência externa à experiência). Além do telefone celular, levamos ainda um caderno, nosso diário de campo⁵, já usado para outros fins, com o intuito de registrar pensamentos, ações ou qualquer outro fenômeno emergido do espaço. Acompanhado do caderno, uma caneta nanquim.

⁴ BEY, Hakim. *TAZ: Zona Autônoma Temporária*. Trad. REZENDE, Renato. 2. Ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.

⁵ O diário de campo pode ser acessado na íntegra virtualmente. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1gf9aHR9xCr15XyP2Df0RGzsQWzpsOSlq/view?usp=sharing>>.

[...] o pesquisador está, portanto, incluído no processo da pesquisa e se restitui, ele também, na operação de análise das implicações. O registro do trabalho de investigação ganha, dessa forma, função de dispositivo, não propriamente para concluir o trabalho ou apresentar seus resultados finais, mas como disparador de desdobramentos da pesquisa”. (BARROS e PASSOS, 2015, p. 173)

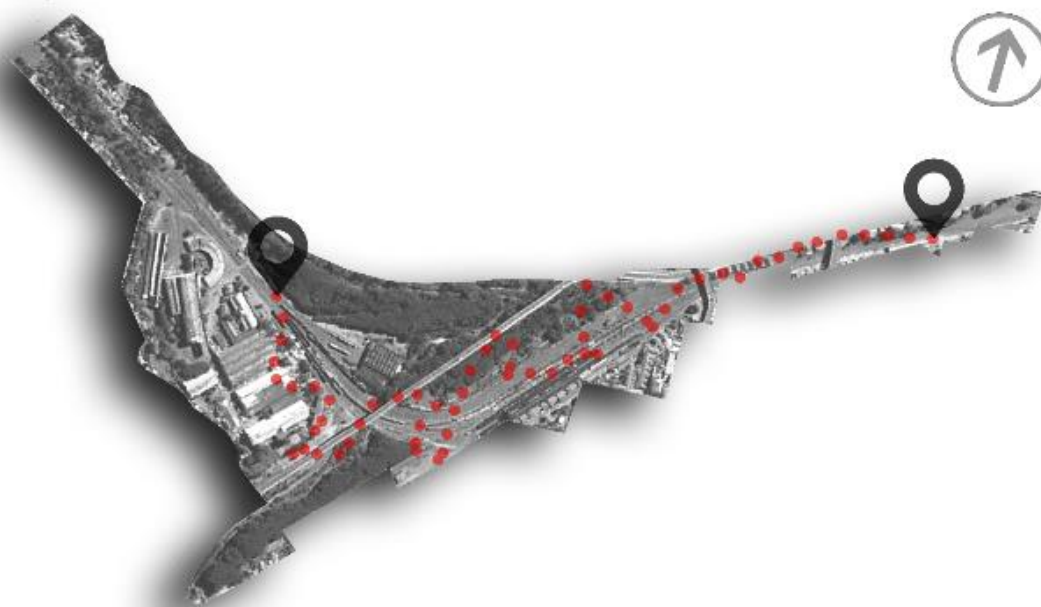
Importante destacar que a narrativa dos dados produzidos deste trabalho não se faz por meio de suas representações ou escritas, mas encontra-se no próprio percurso realizado por entre os trilhos da ferrovia, na estação central e nas oficinas. A ideia do uso dos termos “membrana, ruptura e buraco” é uma alusão às dificuldades superadas relacionadas ao processo de imersão na modalidade de pesquisa, e, conseqüentemente, ao percurso a ser realizado. Áreas reconhecidas como perigosas deveriam ser acessadas, membranas deveriam ser rasgadas. Conceitos e preconceitos deveriam ser ressignificados, ruptura. E buracos deveriam ser superados, ou, serviriam de porta de entrada a um mundo desconhecido. Ao longo do percurso o sentido de buraco se alterna entre as características do solo e os portais em que haveríamos acessar, tal como Alice, que mergulha na toca do coelho e passa a se comunicar com os animais, seres próprios daquele país.

Perspectivas e reações foram registradas no diário de campo, além dos registros fotográficos, quando aguçado o sentido da visão. Posteriormente, houve a combinação dos fachos de luz emergidos do espaço com alguns registros fotográficos, onde a partir da imagem visualizada emergiram associações e conexões que deram visibilidade a uma série de inter-relações, fruto daquilo que foi apreendido durante o percurso errante pela área e suas adjacências.

Antes de começar o percurso alguns medos deveriam ser superados. O encontro com o desconhecido acaba por revelar ânimos adormecidos em nós, uma busca por respostas rápidas, e pupilas dilatadas constantemente. Careri é categórico ao falar sobre o caminhar na América do sul: “[...] significa enfrentar muitos medos: medo da cidade, medo do espaço público, **medo de infringir as regras, medo de apropriar-se do espaço**, medo de ultrapassar barreiras muitas vezes inexistentes e medo dos outros cidadãos, quase sempre percebidos como inimigos potenciais” (CARERI, 2013, p. 170, grifo dos autores).

Muitas coisas acontecem debaixo do sol. No leito férreo de Bauru não é diferente. Este espaço à margem da sociedade abriga muitos usos, uma verdadeira confluência de outros espaços interagindo entre si, gerando novos espaços, novas conexões. A sobreposição de camadas é clara ao vermos o caminho informal, de mato pisado, se sobrepondo aos trilhos. Acima dos dois, marcas de pneu. As roupas queimadas evidenciam a fogueira que ali aconteceu. Foucault (2009) descreve essa sobreposição de espaços dentro de outros espaços e a forma como eles se relacionam como heterotopia. “A heterotopia consegue sobrepor, num só espaço real, vários espaços, vários sítios que por si só seriam incompatíveis”. (FOUCAULT, 2009, p. 416). A figura 1 trata-se do percurso realizado na área:

Figura 1 – Mapeamento do percurso realizado



Fonte: *Google maps*, modificado pelos autores (2021)

A figura 2 se refere a uma fotomontagem elaborada a partir da percepção de confluência e sobreposição de diversas atividades e espaços dentro do leito férreo.

Figura 2 – Fotomontagem ilustrativa da heterotopia



Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

De tal forma, o sentido de heterotopia, descrito por Foucault (2009) se faz presente. A dinâmica do movimento espiral que a concertina apresenta está para além da representação anunciada. Ela se conecta ao campo reflexivo que nós, cartógrafos em ação, adentramos, influenciados pelas dinâmicas espaciais do ambiente, tal como ele nos afeta. As lâminas pontiagudas e cortantes penetram àquele que tenta ultrapassar os limites. Segurança patrimonial ou segregação? Patrimônio de quem? Para quem? O que tem de um lado que não

pode ser conectado ao outro? As lâminas, antes de rasgarem, lançam um alerta: proibida a entrada. A gare e todo o prédio da estação central são cercados por alambrado, enquanto nos muros, arame farpado...

No coração da concertina temos o cubo, que trata-se da Estação ferroviária. A fiação do sistema elétrico lança, aos pés do cubo, repetitivo... perspectivas. Por entre o cruzamento com o espiral da concertina cria uma verdadeira malha xadrez, que se alterna acomodando ora a luz do dia, ora o grafite: elementos presentes que se intercalam. A luz sempre este presente. Ao menos nisso não há segregação: o sol abrasa os espaços ermos do leito férreo assim como abrasa os altos da cidade. A indústria cultural americana está presente no imenso painel que são os muros abaixo da concertina, representada num sublime grafite da protagonista da série *Stranger Things*. No primeiro momento em que nossos olhos captam o grafite somos levados a olhar em direção aos olhares atentos da Eleven, e nos deparamos a metros de mais grafites, expressões políticas. A conexão que os olhares dos grafites criam é divina, falam por si. Nos convida a ficarmos atentos. Cuidado! Este é o recado. Amedrontados, ambos olhares passam mensagens. Mais adiante uma banca de camelô, sim, camelô. É como as pessoas costumam chamar aqui. “Vendedor ambulante é só quando tem ocorrência com a polícia. Quando sai no jornal”⁶. Mais uma importação cultural: consumimos também as produções mexicanas. *El Chavo del Ocho* (1971), como é reconhecido no México, país de origem, também está lá no centro de Bauru, ali, encostadinho ao leito férreo. Empanturrados de fibra siliconada, a Chiquinha, o Jaiminho carteiro e o Chapolin Colorado estão ensacados. É lindo de se ver como a nossa cultura perpetua um clássico de Roberto Gomes Bolaños desde 1984, data em que chegou ao Brasil. Difícil quem não seja afetado por esses grafites, porque o Chaves está ligado à memória afetiva de muitas gerações. E não para por aí⁷. Tudo isso está preso no movimento ora centrípeta, ora centrífuga da concertina. Se analisarmos pausadamente as formas, vemos que a concertina gira tanto em sentido horário como anti-horário, aí depende de quem vê. De qualquer forma ela envolve tudo ali presente, da porta azul da estação ferroviária, à esquerda, ao patrimônio hoteleiro, à direita, passando pelas nuvens, claro, indissociáveis, rasgando os personagens do Bolaños, a Eleven, a luz do sol, a estação, carros, ônibus, e tudo que ali estiver. É tudo uma coisa só, afinal, o espiral da concertina liga tudo. Aqui nos aproximamos do sentido de espaço vazio atribuído por Careri (2013), como aqueles espaços nômades da cidade, que abriga realidades distantes do racionalismo moderno de planejamento das cidades e que ainda se conecta aos seus valores, e por isso, há associações entre eles.

Neste sentido, o leito férreo de Bauru pode ser considerado uma heterotopia de crise, conforme formulado por Foucault (2009), por ser um lugar destinado às sobras da sociedade, ou seja, destinado a uma parcela da população que se encontram, em relação à sociedade, em situação de crise: sem tetos, usuário de drogas, andarilhos. Mas também é percebido o conceito de heterotopia do desvio: os vagões abandonados são moradia. Tanto dentro como abaixo, o espaço entre os trilhos e o vagão. Os viadutos e pontes que se sobrepõem ao leito férreo cobrem áreas imensas que acomodam os que não têm casa. A figura 3 trata-se de outra ilustração sobre a heterotopia presente no espaço do leito férreo.

⁶ Informação obtida através de uma conversa informal com o dono de um camelô.

⁷ Existe ao menos mais um painel do Chaves em Bauru, no Jd. Panorama. Mais do que grafites, essas artes anônimas representam a nossa cidade, o nosso estado, nosso país, nossa cultura.

Figura 3 – Fotomontagem da sobreposição de temporalidades e conexões



Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

Ao fundo, temos a estação ferroviária central, em estilo Art déco, década 1940, rememorando o passado de triunfo econômico da cidade. Em seguida, no segundo plano, temos parte do edifício do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), década de 1970, representando a arquitetura moderna que se alastrava tardiamente na cidade. Abaixo, no pontilhão da R. Azarias Leite, inscrições e mensagens de uma ordem própria. No primeiro plano, uma unidade da Caixa Econômica Federal, década de 2000, recai sobre os trilhos como uma caixa jogada, referência ao modo como a arquitetura contemporânea se relaciona com o antigo leito férreo. “As cidades têm que ter ícones. Bibliotecas, hospitais, museus. Dentro de 100 anos as pessoas verão e dirão: O que é isso? E pensarão: É arte”. A frase do arquiteto Frank Gehry demonstra uma preocupação excessiva com os ícones arquitetônicos das cidades na contemporaneidade e sua plasticidade. Aspecto familiar do *star system*⁸. O alambrado, presente em todo percurso, reforçando a segregação, diz onde é permitido acessar e onde não é. Esboços de uma estrutura rizomática perpassam todos os planos, da atualidade até a arquitetura Art Déco.

A figura 4 traz a cartografia originada do percurso realizado para este trabalho e de outros realizados anteriormente, sendo parte de uma pesquisa mais ampla ainda inconclusa. O mapeamento cognitivo se revela como expressão singular dentro da modalidade de pesquisa aqui delimitada.

⁸ Grupo de arquitetos contemporâneos que reproduzem uma linguagem arquitetônica visando o espetáculo e desconsidera os usuários, assim como o entorno. A popularmente conhecida “arquitetura de grife”.

Figura 4 – Cartografia do leito férreo

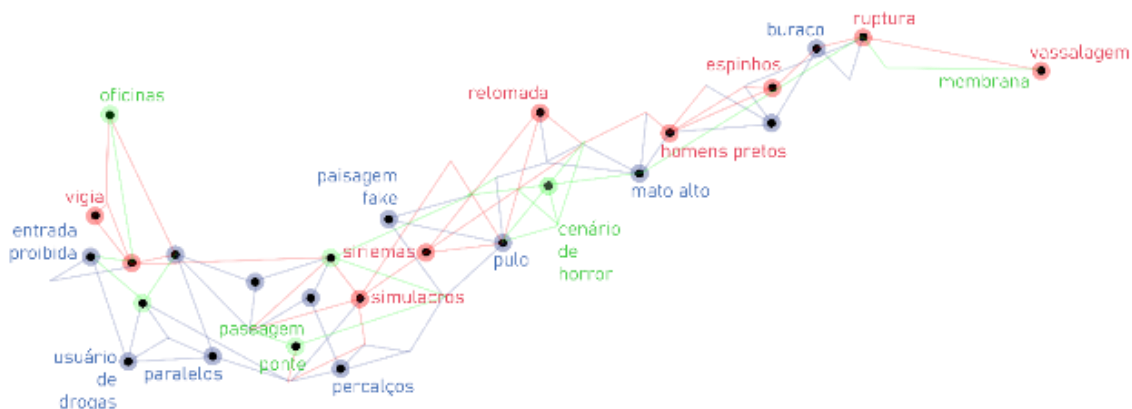


Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

Assim, a partir do caminhar, nosso imaginário é revolvido e o imaginário coletivo atua sobre nós, suscitando memórias, pensamentos, desejos, impressões e aspectos que, ao serem representados, geram a cartografia. “O objetivo da cartografia é desenhar a rede de forças à qual o objeto ou fenômeno em questão se encontra conectado” (BARROS e KASTRUP, 2015, p. 57).

No coração da cartografia temos o entroncamento da Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Cia. Paulista de Estradas de Ferro. A base da cartografia trata-se de um mapa feito à mão, o cinza representa o limite urbano e os tons de vermelho se tornam mais vivos de acordo com a hierarquia, sob o ponto de vista do leito férreo: principais acessos e transposições, rodovias e ferrovia. A partir da apreensão realizada no espaço, pode-se representar alguns aspectos que se assemelham a uma estrutura rizomática (figura 5):

Figura 5 – Estrutura rizomática observada



Fonte: Autores (2021)

Deixamos aqui os registros da exploração por estes espaços ermos, tão cheios de significado e vida. Guattari (1996) coloca que as partes constituintes da criação de um trabalho filosófico, no seu caso, depende de diversas variáveis que não são reproduzíveis. Neste sentido, e, considerando a singularidade com que buscamos representar esteticamente a experiência subjetiva pelo leito férreo de Bauru, deixo aqui em explícitas reticências, o pedido de continuidade da exploração por este espaço que possibilita infinitos agenciamentos e conexões...

CONCLUSÃO

Este trabalho não termina aqui. Esperamos que contribua ao debate sobre a cartografia como método de pesquisa e o aumento da visibilidade de outras modalidades de pesquisa sobre percepção urbana, e, para além disso, seja ponte para outros trabalhos a serem desenvolvidos no contexto urbano dos nossos espaços públicos, sobretudo de Bauru. Ao adotar o caminhar como técnica estética de interpretação da paisagem, este escrito pretende ampliar as possibilidades das pesquisas qualitativas comprometendo-se a cumprir com seu papel científico sem que haja qualquer prejuízo metodológico, uma vez que desenvolve-se longínquo da metodologia tradicional do arcabouço prático da ciência moderna.

AGRADECIMENTO

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

REFERÊNCIAS

AUGÉ, Marc. **Não-lugares**. Introdução a uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papirus/Travessia do Século, 2002.

BARROS, Regina Benevides de; KASTRUP, Virgínia. Cartografar é acompanhar processos. PASSOS, Eduardo.; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. (Orgs.). In. **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015, pp. 52-75.

BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas III**. Charles Baudelaire, Um lírico no auge do capitalismo. São Paulo, Editora Brasiliense, 2000.

BEY, Hakim. **TAZ: Zona Autônoma Temporária**. Trad. REZENDE, Renato. 2. Ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.

BIONDILLO, Rosana. **Walter Benjamin e os caminhos do flâneur**. Dissertação (Mestrado em Filosofia). Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Filosofia Universidade Federal de São Paulo, 2014.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo, G. Gili, 2013.

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

DEBORD, Guy. Teoria da deriva. **Revista Internacional Situacionista**. Texto publicado no nº. 2 da Revista Internacional Situacionista em dezembro de 1958. Protopia: Segunda tradução (espanhol – português) por membros do Gunh Anopetil, 2006.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia**. São Paulo: Editora 34, vl. 1, 2007.

FOUCAULT, Michel. Outros espaços. In: FOUCAULT, Michel (Org.). **Ditos & Escritos III**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009, pp. 411-422.

GUATTARI, Felix. (1996). A restauração da paisagem urbana. **Revista do IPHAN**. n.24. p. 293-300. Disponível em: <<http://docvirt.com/Hotpage/Hotpage.aspx?bib=RevIPHAN&pagfis=8917&url=http://docvirt.com/docreader.net#>>. Acesso em: 28 abr. 2021.

GUATTARI, Felix; ROLNIK, Sueli. **Micropolítica – Cartografias do Desejo**. Petrópolis: Editora Vozes, 4 ed, 1996.

KASTRUP, Virgínia. O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. PASSOS, E.; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. (Orgs.). In: **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015, pp. 32-51.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. (Orgs.). In: **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015, pp. 17-31.