

## **Patrimônio ferroviário da estação Samaritá em São Vicente - SP**

**Kauê Marques Romão**

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

**Evandro Fiorin**

Professor Doutor, UFSC, Brasil.  
evandrofiorin@gmail.com

## RESUMO

Durante o ciclo econômico do café e do desenvolvimento tecnológico atribuído à chegada das estradas de ferro no litoral paulista, São Vicente - SP, assim como as cidades do interior do estado de São Paulo, testemunhou os avanços econômicos e urbanísticos gerados pelas atividades industriais durante a primeira metade do 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. Diante dessa importância, justificamos esta pesquisa de maneira a construir um entendimento sobre o apogeu e decadência do patrimônio ferroviário e industrial na cidade, sob o recorte dessa estação. A partir da pesquisa historiográfica por meio de mapas, fotografias e documentos foi possível compreender a implantação do leito férreo na região continental da cidade, local de onde surgiram novos agrupamentos urbanos derivados dos caminhos da estrada de ferro. Entretanto, a grande maioria das estações ferroviárias de São Vicente foram abandonadas ou demolidas. O último exemplar na planície vicentina que ainda resta é a estação de Samaritá. Assim, o trabalho analisa o surgimento da ferrovia, sob a ótica da edificação geradora da primeira ocupação na planície continental da cidade e o seu processo de deterioração, ao apresentar a situação atual do complexo ferroviário.

**PALAVRAS-CHAVE:** Urbanismo. Preservação. Ferroviário.

## INTRODUÇÃO

A intrínseca relação entre a economia paulistana e a cultura cafeeira estão entre os principais motivos para a construção da malha ferroviária no estado de São Paulo, sendo muito importante para a consolidação de um novo modal de transporte para o escoamento do chamado “ouro negro”, oriundo das cidades do interior paulista.

A necessidade de acelerar o deslocamento das mercadorias para o porto de Santos era um desafio para a economia do café. No início do século XX foram realizadas as primeiras tentativas para a execução das linhas que fizessem a ligação entre as fazendas do interior de São Paulo e o litoral, entretanto, uma das maiores dificuldades era vencer o desnível entre o planalto e a planície litorânea.

Diversas ferrovias foram criadas para equacionar o problema, dentre as quais, a que possui uma certa notoriedade na Baixada Santista é a *São Paulo Railway* (SPR) – a primeira ferrovia do estado e a segunda do país, que possuía a premissa de interligação das regiões produtoras ao porto. Nesse sentido, o primeiro leito férreo que atravessou o município de São Vicente foi a estrutura de ligação entre as cidades de Santos, São Vicente e Itanhaém, em 17 de janeiro de 1914.

Esta ferrovia fazia parte da linha Santos-Juquiá, possuía 162km e interconectava esses municípios. A principal função dessa linha férrea era o escoamento de mercadorias do litoral sul e do Vale do Ribeira. A segunda ligação, construída pela empresa Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) era pertencente ao ramal Mairinque-Santos, o qual alteraria por completo o desenvolvimento urbano da cidade de São Vicente, antes restrita ao perímetro insular. Assim, este ramal deu início à ocupação do continente, fazendo surgir novos bairros, sendo o primeiro deles: Samaritá.

Diante desse contexto, este artigo trata sobre a linha férrea e a constituição urbana de uma parte do litoral de São Paulo, mais especificamente, aquela que cortou as serras e planícies, o continente e a ilha da cidade de São Vicente. Um trabalho que se justifica pela importância de análise do contexto urbano constituído a partir da construção da ferrovia, além da primeira estação de Samaritá.

Uma pesquisa que se apresenta aqui para constituir uma reflexão sobre o passado e o presente do patrimônio ferroviário vicentino, de modo a elucidar seu apogeu e a sua decadência. Desta forma, tem como o seu objetivo apresentar o surgimento do distrito de Samaritá através da implantação da ferrovia e sua influência sobre o desenvolvimento urbano da área continental da cidade de São Vicente – SP, sob a ótica da estação ferroviária que leva seu nome.

O levantamento de dados sobre a constituição da área continental do município de São Vicente foi realizado através do método historiográfico, para a construção dos sentidos que ligam o passado ao presente, de maneira a compreender as permanências e transformações do patrimônio ferroviário e da paisagem que o circunscreve. Temos como resultados a construção de alguns mapas que demonstram o desenvolvimento urbano conseguido com a implantação da ferrovia na área continental da planície vicentina, além de imagens que são montadas para a compreensão do estado atual da Estação Samaritá. Uma preocupação que pode revelar mais sobre o abandono desse importante exemplar.

### **SÃO VICENTE E SUA FORMAÇÃO URBANA**

A cidade de São Vicente pode ser compreendida em três períodos, o primeiro relacionado ao povoamento da ilha por seus colonizadores, entre os séculos XVI e XIX. O segundo, no qual se deparou com o desmembramento territorial no século XX afetando seus limites na ilha e continente. Por fim, a ocupação da região continental da cidade ocasionado pelo surgimento da ferrovia.

Fundada em 22 de janeiro de 1532, a vila de São Vicente surgiu através do processo da colonização no litoral do estado de São Paulo realizada por Martim Afonso de Souza, construindo a Casa de Câmara e Cadeia e o Pelourinho ao estabelecer a primeira vila administrativamente organizada do Brasil. Santos (1982) comenta que uma esquadra de Martim Afonso percorreu o litoral brasileiro em 8 de agosto de 1530, partindo do Rio de Janeiro com o objetivo a exploração do território. As cartas emitidas à coroa portuguesa relatam a fundação oficial no dia vinte e dois de janeiro de 1532 por Martim Afonso a mando do rei D. João III. Posteriormente, este núcleo permitiria a fundação das cidades de São Bernardo do Campo, São Paulo e Santo André. Contudo, antes da fundação oficial da vila já havia uma povoação constituída no local, iniciada paralelamente à data de descobrimento do Brasil entre 1500 e 1502.

Acerca da economia da vila, foram realizadas tentativas de plantação de cana-de-açúcar, estabelecendo a distribuição de terras para o plantio e a criação de engenhos, o principal era o Engenho dos Erasmos. A ação visava consolidar um polo econômico e político para a região devido à proximidade da metrópole portuguesa. No decorrer dos anos, a vila sofreu diversos ataques, de origem indígena, devido à multiplicidade de tribos e sua rivalidade. Em 1591 o inglês Thomas Cavendish ateou fogo na vila e na lavoura e, em 1615, foi invadida por piratas holandeses. Em 29 de outubro de 1700, de acordo com a Carta Régia, instituiu a criação oficial do município vicentino. E em 31 de dezembro de 1895, a partir de uma lei municipal, houve a elevação à categoria de cidade.

Segundo Vale (2008) a relação difusa com a história vicentina se dá por meio de uma deficiência de acervo decorrente de problemas técnicos e logísticos, fazendo com que documentos históricos fossem roubados, molhados, perdidos ou queimados, dificultando a reconstrução historiográfica de seus principais eventos. Até a segunda metade do século XX, São Vicente ainda se constituía por apenas um distrito, passando por modificações em seus limites político-administrativos devido a sua precariedade de recursos. Perdeu seu território para Santos, ainda em 1545, quando recebeu a regulamentação das terras por meio da concessão real, e em 1561 para a Freguesia de Conceição de Itanhaém (VALE, 2008, p. 39). Entretanto, a maior expressividade em seu desmembramento ocorreu durante o século XX, perdendo parte de seu território para o distrito de Parelheiros, no alto da Serra do Mar, entre 1945 e 1948. Em 1948, em sua orla marítima, por plebiscito perdeu o trecho de Mongaguá, que foi anexado à Itanhaém, sendo hoje uma cidade independente.

Durante as décadas de 1940 a 1960, o município 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 de Praia Grande. Em 1 de maio de 1951 foi instalada sua subprefeitura, e em 1953 a primeira tentativa de emancipação, no ano seguinte é iniciado o processo de loteamento e arruamento e somente dez anos após o primeiro ensaio de emancipar-se, é conquistada tal reivindicação. No ano seguinte foi aprovado o relatório que requeria a elevação do distrito de Solemar a município, em 28 de fevereiro de 1964. Contudo, o reconhecimento definitivo e a emancipação político-administrativa de Praia Grande se dão em 1967.

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 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.



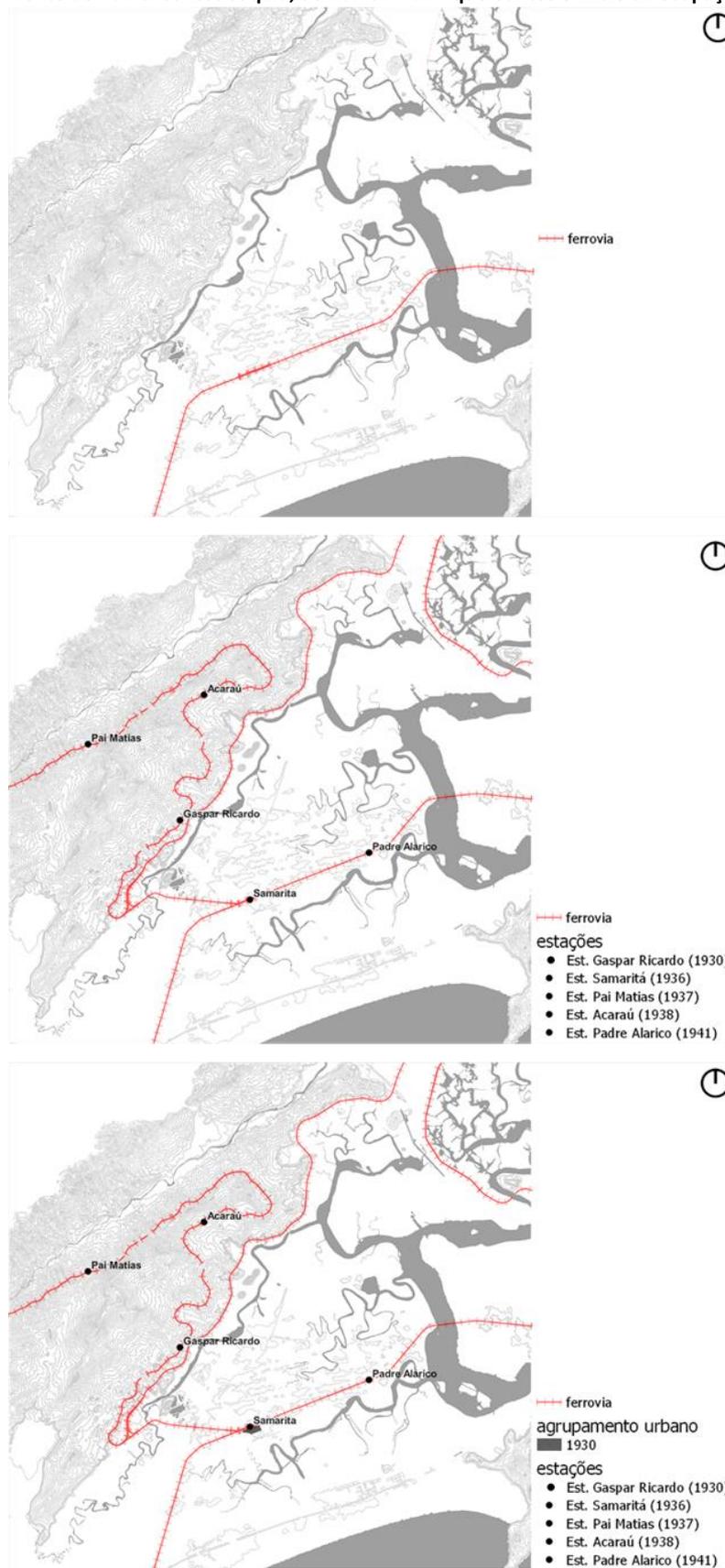
Fonte: ELABORADO PELOS AUTORES, 2022.

## O DESENVOLVIMENTO URBANO A PARTIR DA LINHA FÉRREA

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 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 e a antiga linha ferroviária da Ferrovia Paulista S.A (FEPASA).

Nesse sentido, a implantação do sistema ferroviário demonstra o desenvolvimento do processo de urbanização decorrente das atividades industriais e do consequente 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. Considerado o marco zero para o início de seu povoamento, o distrito de Samaritá viria a ser constituído por decorrência do trabalho de construção da estrada de ferro, assim foi o primeiro dos conseguintes bairros a constituírem a ocupação da região continental (SANTOS, 1982).

Figura 2: Surgimento do Ramal Santos-Juquiá, do Ramal Mairinque-Santos e início da ocupação de Samaritá.



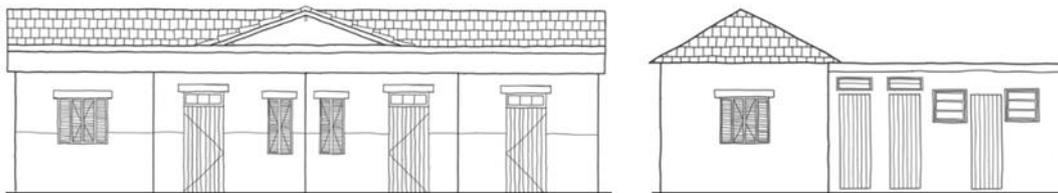
Fonte: ELABORADO PELOS AUTORES, 2022.

O processo de ocupação das áreas próximas à estação ferroviária gerou um distrito 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 69km<sup>2</sup>. Atualmente, não dispõe de acesso direto. [...]

A ocupação no continente foi mais expressiva em meados de 1930, ao ser inaugurada a estação Samaritá em 15 de fevereiro de 1930, que funcionou entre 1930 e 1936, contudo, segundo Giesbrecht (2019) a estação original está distante um quilômetro da atual, que data do ano 1936. Não se sabe o motivo para a troca e construção de outro edifício. Para Oliveira a produção do espaço também possuía controle sobre a força de trabalho e não somente a organização da produção. 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 possuía 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 Santos.<sup>1</sup>

**Figura 3: Estação Samaritá (1936) com o anexo administrativo construído em 1986.**



Fonte: ELABORADO PELOS AUTORES, 2022.

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 quilômetro 19 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 cremalheira. Durante a construção do ramal, para a 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 a Santos 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

<sup>1</sup> 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.

conduziu a administração da empresa sorocabana e representantes da imprensa de São Paulo, Rio de Janeiro e Santos. Oito dias após o evento iniciou-se o tráfego de cargas e passageiros.

O trecho pertencente à 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.

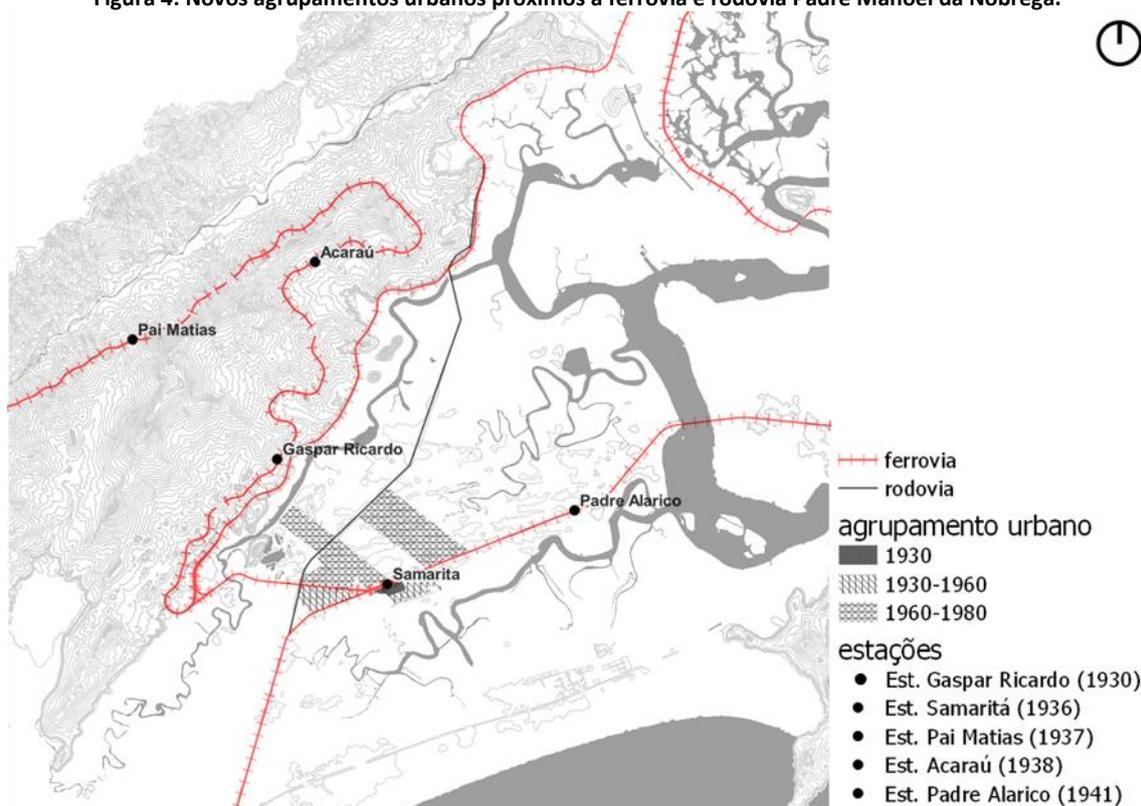
Em relação aos agrupamentos urbanos no território cabe salientar que “extensa parte da área continental é constituída pela planície de Samaritá, de relevo levemente ondulado, com baixas declividades e cortada por rios meândricos” (VALE, 2008, p. 79), sendo perceptível a preferência da ocupação desta 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.

Portanto, o crescimento dos bairros na região de Samaritá estão ligados a proximidade com a linha férrea e à rodovia Padre Manoel da Nóbrega. Nesse sentido, alguns dos primeiros loteamentos consolidados<sup>2</sup> 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).

---

<sup>2</sup> 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.

Figura 4: Novos agrupamentos urbanos próximos à ferrovia e rodovia Padre Manoel da Nóbrega.



Fonte: ELABORADO PELOS AUTORES, 2022.

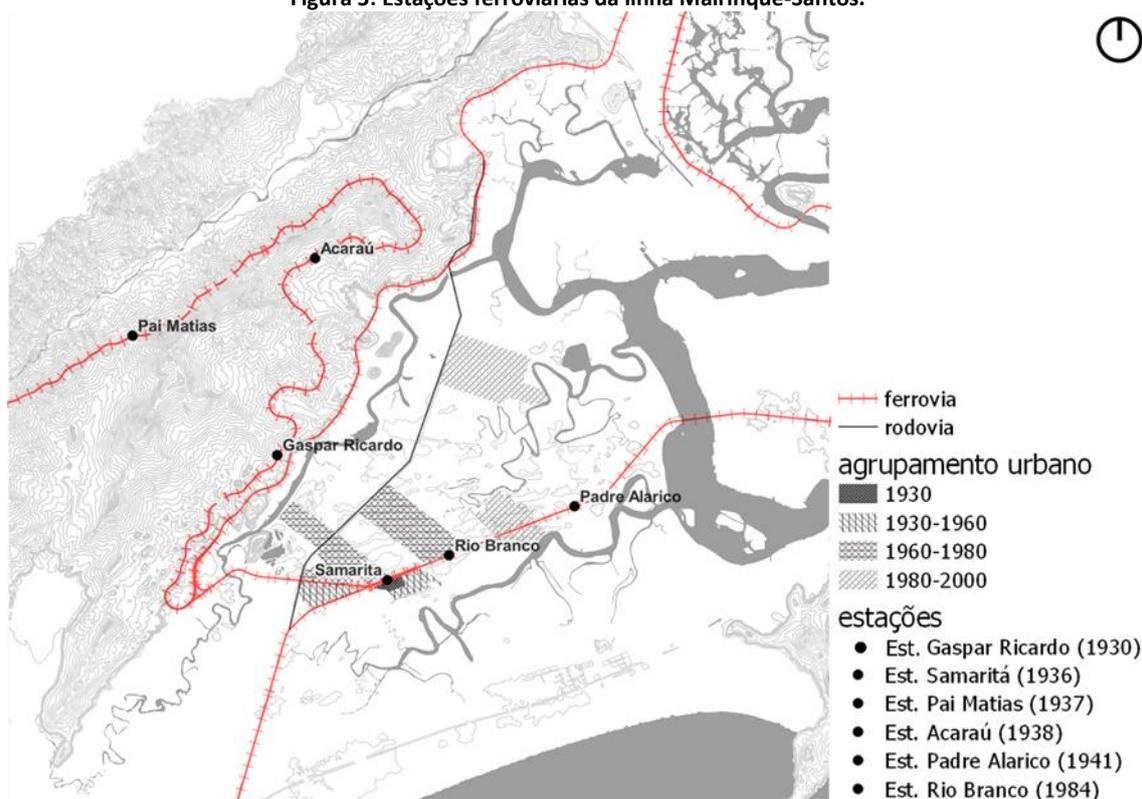
## AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE SÃO VICENTE

Eram oito as estações construídas na região continental que destacamos aqui. 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, inclusive tivemos dificuldade para localizá-las no mapa por conta disso), entretanto, não é somente exclusividade destas estações tais acontecimentos, pois também ocorreram depredações nas estações da planície continental vicentina (Rio Branco e Padre Alarico).

Estas edificações passaram pelas administrações da E.F.S. (1930-1971) e FEPASA (1971-1998), processo que ocasionou períodos de descontinuidade nas operações de transporte com a diminuição de trens e horários. Entre a década de 1990 a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) manteve o Trem Inter-Municipal (TIM), que percorria desde a estação Samaritá até a estação Ana Costa, na cidade de Santos.

Outro elemento do período industrial 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 ligava as cidades de Santos, São Vicente e Itanhaém, sendo construída pela *São Paulo Railway*. Durante a primeira metade do século XX, a população residente em Samaritá e seu entorno possuía apenas este acesso direto à sede do município.

Figura 5: Estações ferroviárias da linha Mairinque-Santos.



Fonte: ELABORADO PELOS AUTORES, 2022.

Com a construção dessa ponte foi diagnosticado um crescimento populacional nos bairros continentais, tendo em vista que não haveria nenhuma dificuldade para se chegar às franjas da cidade. Migraram populações menos abastadas, possibilitando uma maior ocupação do continente. O surgimento e o incremento de determinadas parcelas da população devido ao acesso pela ponte ferroviária foram maiores, consolidando bairros novos em seus arredores, embora os traços de pobreza e desigualdade aumentassem na relação de diferenciação entre o espaço do continente e da ilha.

No final do século XX surgiu a intenção de promover uma maior disponibilidade de acesso, com a construção de uma ponte rodoviária ao lado da ferroviária existente, motivados pelo possível crescimento econômico pela implantação de indústrias no continente. A discussão mediada por diversos atores (entre entidades, personalidades e autoridades) reivindicava uma ligação rodoviária entre as duas partes da cidade através de uma adaptação na ponte ferroviária 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. A operação da linha do Trem Inter-Municipal para passageiros então ocorreu até o ano 1999 e o transporte de cargas perdurou até 2007, quando foi desativado devido à colocação da linha com bitola mista entre Cubatão e o porto santista. Após a interrupção do transporte ferroviário o

acesso ao continente se deu apenas através do modelo rodoviário. Ironicamente, a utilização contemporânea da linha férrea se dá pelo Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) sem fazer qualquer menção à utilização anterior do trem nesse território.

## **A ESTAÇÃO DE SAMARITÁ**

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, conseqüentemente, das linhas secundárias (KÜHL, 1998).

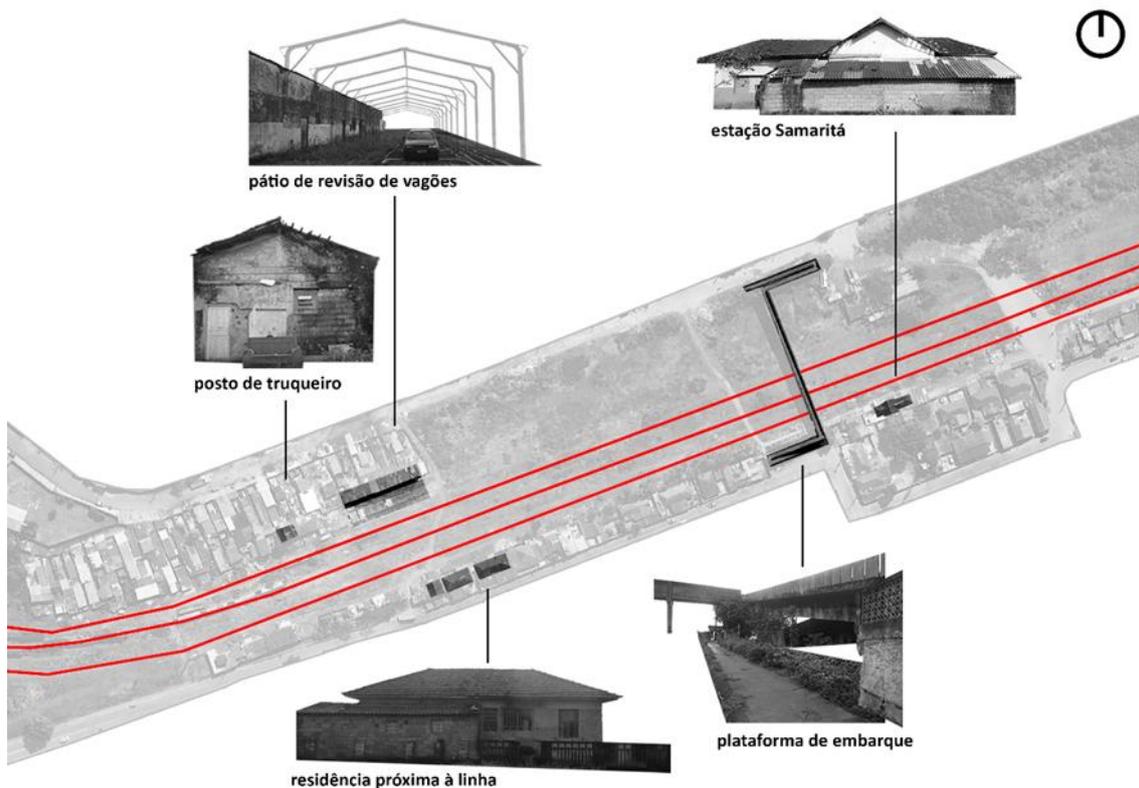
De acordo com Choay (2014, p. 11), o patrimônio histórico é um bem destinado ao usufruto de uma comunidade, mantendo ligações com o seu passado comum, saberes e os conhecimentos humanos. Assim, “o valor histórico atribuído aos bens culturais advém de serem vestígios de processos históricos formadores de uma sociedade”, mesmo se tais vestígios estejam relacionados com o processo de industrialização. Porém, a ausência da preservação do patrimônio ferroviário e industrial implicam 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 complexo ferroviário estão descaracterizados, em ruínas ou se adequaram a novos usos. 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 o teto da plataforma de embarque também foram arruinados. As edificações com uso residencial no entorno da ferrovia também passam por descaracterizações.

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.

Figura 6: Bens remanescentes no complexo ferroviário de Samaritá.



Fonte: ELABORADO PELOS AUTORES, 2022.

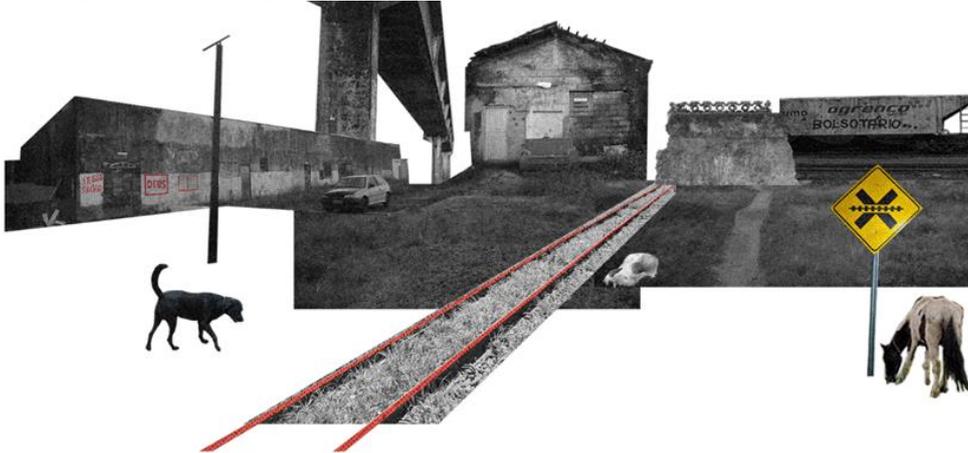
De tal sorte, desse cenário de abandono e desolamento poderia ainda surgir uma “paisagem pitoresca” (FIORIN, 2018, p. 41). Uma localidade preñe de outros sentidos, singularidades e singelezas a ser constituída por projetos indeterminados, os quais escutem os desejos dos “outros” (FIORIN, 2020, p. 121). 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, Uma arquitetura onde o desejo pode morar *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 de recorrente na cultura do espaço, volta à tona, tal como, o sentido de abandono e o significado do território dessa estação, diante da nossa releitura desse lugar. Isto porque, na sua raiz etimológica “[...] o nome Samaritá vem do hebraico Sama, que significa desolação, abandono, aridez e deserto. Uma imagem potente, que talvez se relacione com a demora no processo de povoamento do Distrito [...]” (VALE, 2008, p. 79). Entretanto, preferimos compreender aqui, que o sentido de lugar desolado, ermo, desértico, abre caminho para um conceito presente nos trabalhos dos filósofos Deleuze e Guattari (2012) de uma localidade que pode ser capaz de agasalhar usos e ocupações na contracultura dos espaços que são lidos como hegemônicos.

Ao especular sobre a própria raiz etimológica do nome que é atribuída a estação podemos pensar que o abandono é intrínseco a este território, logo, a utilização de imagens sobrepostas pretende evidenciar aqui, que a situação atual do complexo ferroviário não deve

ser apenas entendida pelo viés romantizado de uma perda do patrimônio ali existente, mas 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 pode ainda produzir novos significados e gerar novos objetos (PIGNATARI, 2004, p. 56).

**Figura 7: Fotomontagem com os elementos da linha férrea próximos à estação Samaritá.**



Fonte: ELABORADO PELOS AUTORES, 2022.

Hoje em dia, estes espaços podem ser revelados por alguns usos que não são previstos, sem que sejam planejados, sobrepostos e marginais. São espaços e edificações negligenciados, subutilizados, sem caráter hegemônico e, portanto, também apresentam uma oportunidade às subjetividades subalternas que se utilizam desses espaços para sua apropriação nas imediações da linha férrea, tal como em várias outras cidades do interior paulista.

Ruínas que “se transformam em um achado arqueológico moderno de um passado muito recente” (ROSA; FIORIN, 2016, p. 16) e que preenchem o espaço vazio com seus novos usuários. Constituem cidades dentro das cidades, histórias que podem ser escritas pelos seus próprios habitantes nômades em um deserto urbano. 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.

## **CONCLUSÃO**

O artigo apresentou o surgimento do transporte ferroviário como elemento gerador do processo da ocupação da área continental de São Vicente, ao fazer surgir algumas estações ferroviárias na paisagem continental, entre a serra e a planície. Também demarcamos mudanças drásticas com a substituição do modal ferroviário para o modelo rodoviário no desenrolar do século XX, com a implementação de novas rotas de deslocamento da população residente no

continente através da rodovia Padre Manoel da Nóbrega e da construção de uma ponte rodoviária ao lado da ponte ferroviária preexistente.

Possivelmente, essas transformações dos sistemas de transporte contribuíram para o processo de deterioração da arquitetura ferroviária, com perda de grande parte das referências do passado arquitetônico, mas outros ganhos, do ponto de vista das ocupações na contracultura dos espaços hegemônicos. Samaritá, como a primeira e a última estação ferroviária na planície continental vicentina, geradora do desenvolvimento urbano na área continental da cidade, segue com a mesma dificuldade de preservação dos bens remanescentes de um processo de industrialização tardio, mas ainda pode nos auxiliar para a compreensão dos usos, ocupações e possibilidades de intervenções futuras, as quais possam ser mais hábeis em revelar uma cultura do espaço.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CHOAY, F. **Alegoria do patrimônio**. Lisboa: Edições 70, 2014.

DEÁK, C. **Rent theory and the price of urban land: spatial organization in a capitalist economy**. Tese (Doutorado em Filosofia)—Cambridge: King's College, 1985.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 5**. São Paulo: Ed. 34, 2012. v. 5

FIORIN, E. **Cidades do Noroeste Paulista: patrimônio e marginalidade ao longo dos antigos leitos férreos**. 1. ed. Tupã: Editora ANAP, 2018.

FIORIN, E. **Caminhar como Estrangeiro em Terras de Descobrimentos: Processos de Percepção da Arquitetura e Urbanismo Contemporâneos**. 1. ed. Tupã: ANAP, 2020.

FREIRE, M. E. L.; LACERDA, N. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 9, n. 3, p. 559–572, 12 set. 2017.

GIESBRECHT, R. M. **Estações ferroviárias do Brasil. Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo**, 2019. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/samarita.htm>>. Acesso em: 8 maio. 2022

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

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

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

ROSA, A. S.; FIORIN, E. Território marginal: o patrimônio ferroviário da nova estação de Birigui – fragmentos urbanos. **Revista Geografia e Pesquisa**, v. 10, n. 1, p. 12, 2016.

SANTOS, F. **Poliantéia: 450 anos de brasilidade**. São Vicente: Editora Caudex, 1982.

VALE, M. R. S. DO. **Tempo, memória e oralidade: uma análise da população residente na área continental de São Vicente (litoral sul de São Paulo)**. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 5 dez. 2008.