

MARIANA MAMEDES DOS SANTOS E EVANDRO FIORIN

Caminhografando o antigo leito férreo de Ourinhos-SP

*The walkthrough graphing of the old railroad of Ourinhos-SP*

*Caminografías del antiguo ferrocarril de Ourinhos-SP*

### **Mariana Mamedes dos Santos**

Mestre em Arquitetura e Urbanismo (2022), pelo programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da UNESP, na linha de pesquisa Teoria, História e Projeto. Arquiteta e Urbanista, (2016), pela UNIP/Assis-SP; Especialista em Patrimônio e História pela UEL/Londrina - PR (2018).

*Master's degree in Architecture and Urbanism (2022), by the Graduate Program in Architecture and Urbanism (PPGARQ) at UNESP, in the research line Theory, History and Design. Architect and Urban Planner, (2016), from UNIP/Assis-SP; Specialist in Heritage and History from UEL/Londrina - PR (2018).*

*Maestría en Arquitectura y Urbanismo (2022), por el Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo (PPGARQ) de la UNESP, en la línea de investigación Teoría, Historia y Diseño. Arquitecto y Urbanista, (2016), de la UNIP/Assis-SP; Especialista en Patrimonio e Historia por la UEL/Londrina - PR (2018).*

mamedesmariana@gmail.com

### **Evandro Fiorin**

Prof. Dr. em Arquitetura e Urbanismo, pela FAUSP (2009). Prof. Adjunto no Dep. de Arquitetura e Urbanismo da UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina-SC (2018), e prof. permanente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do PósARQ/UFSC. Prof. externo no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UNESP.

*Prof. doctor in Architecture and Urbanism, from FAUSP (2009). Prof. Deputy at Dept. of Architecture and Urbanism at UFSC - Federal University of Santa Catarina-SC (2018), and prof. of the Post-Graduate Program in Architecture and Urbanism at PostARQ/UFSC. Prof. external in the Graduate Program in Architecture and Urbanism at UNESP.*

*Profe. doctor en Arquitectura y Urbanismo, de la FAUSP (2009). Profe. Adjunto en el Depto. de Arquitectura y Urbanismo de la UFSC - Universidad Federal de Santa Catarina-SC (2018), y el prof. del Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo del PostARQ/UFSC. Profe. externo en el Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo de la UNESP.*

evandrofiorin@gmail.com

## Resumo

O presente trabalho está inserido na atual discussão sobre novas formas de apreensão dos espaços urbanos. Temos como objetivo geral, a proposição de uma modalidade de pesquisa realizada a partir do caminhar, baseada nos conceitos de cartografia, para construir uma caminhografia sobre o antigo leito ferroviário de Ourinhos-SP. Assim, o método proposto se baseou no caminhar como prática estética, assumindo um papel de artista, uma política de narratividade e um texto diarístico para apresentar, por meio de imagens e mapas, uma percepção sobre uma realidade urbana. Temos como resultados uma experiência-ação sobre um território em constante modificação que se faz revelar por um olhar experimental.

**Palavras-chave:** Ourinhos-SP. Leito Férreo. Caminhar. Cartografia. Experiência.

## Abstract

*The present work is part of the current discussion about new ways of apprehending urban spaces. The general objective is to propose a research modality based on walking, based on the concepts of cartography to build a caminhografia on the old railroad of Ourinhos-SP. Thus, the proposed method was based on walking as an aesthetic practice, assuming an artist's role, a narrative policy and a diary text to present, through images and maps, a perception of an urban reality. We have as results an experience-action on a territory in constant modification that reveals itself through an experimental look.*

**Keywords:** Ourinhos-Sp. Railroad. Walk. Cartography. Experience.

## Resumen

*El presente trabajo se inserta en la discusión actual sobre nuevas formas de aprehensión de los espacios urbanos. Nuestro objetivo general es proponer una modalidad de investigación basada en la caminata, a partir de conceptos de cartografía, para construir una caminhografia sobre la antigua plataforma ferroviaria de Ourinhos-SP. Así, el método propuesto se basó en el caminar como práctica estética, asumiendo un rol de artista, una política narrativa y un texto diario para presentar, a través de imágenes y mapas, una percepción de una realidad urbana. Tenemos como resultado una acción-experiencia sobre un territorio en constante cambio que se revela a través de una mirada experimental.*

**Palabras clave:** Ourinhos-SP. Ferrocarril. Caminar. Cartografía. Experiencia.

## Introdução

Ourinhos é uma cidade que fica no interior do Estado de São Paulo. Cresceu e se desenvolveu com a chegada da Estrada de Ferro, que escoava a produção agrícola para o Porto de Santos. Um modal que teve seu apogeu e declínio por conta do sucateamento e da substituição dos meios de locomoção e transporte. Desta época emblemática sobram marcas edificadas que foram preservadas. Entretanto, hoje em dia, o antigo leito ferroviário de Ourinhos não deve ser reconhecido apenas por seus espaços institucionalizados. Ali não há apenas um museu, ou uma estação de carga, ou até mesmo uma ruína abandonada. Há outras formas de vivência, não só a produtiva. Há uma linha que se refaz como caminho, mas agora de pedestres e não do trem. Há a vitalidade do pássaro que contrasta com a degradação de um edifício decadente. Há as flores que crescem em meio aos trilhos, o gato que faz da linha férrea seu próprio território.

Dessa forma, a pesquisa traz um olhar sensível para a cultura desse lugar no presente, ao olhar para as vivências que ali ocorrem e não apenas as edificações e suas funções, ou até mesmo seus signos históricos. Portanto, este trabalho serve para amparar futuras ações acerca desse espaço, de modo a considerar esses outros modos de apropriações encontrados no território durante a nossa investigação, assim como, ser incorporada às diversas formas de leitura do espaço ferroviário.

Nesse entendimento, esse artigo tem como objetivo revelar outras visões de um território lido como vazio, junto às áreas centrais da cidade de Ourinhos. Nossa proposição é uma modalidade de pesquisa realizada a partir do caminhar, baseada nos conceitos de cartografia, para construir uma caminhografia, revelada, também, pela psicotopologia sobre o antigo leito ferroviário de Ourinhos-SP. Assim, o método proposto se baseou nos conceitos de movimento-função, estados de atenção, durante a pesquisa de campo e no caminhar como prática estética. Assumimos um papel de artista, uma política de narratividade e um texto diarístico para apresentar por meio de imagens e mapas uma percepção sobre uma realidade urbana.

A partir das contribuições dos autores Eduardo Passos, Virgínia Kastrup e Liliana Escossia (2015), que tratam da cartografia, Francesco Careri (2013, 2017), que desenvolve estudos acerca do caminhar como prática estética e Hakim Bey (2018), que utiliza o termo psicotopologia/psicotopografia para designar a imersão em um lugar espacial de cunho libertário, apresentaremos alguns resultados de uma experiência-ação sobre um território em constante modificação que se faz revelar pelo nosso olhar experimental.

A partir do movimento-função de referência, utilizamos imagens aéreas de Ourinhos para identificar as áreas de liberdade dentro do território. Um trecho compreendido entre os bairros: Centro, Vila Mano e Parque Residencial Gabriela, que juntos permeiam o antigo leito férreo da cidade. Utilizamos o movimento-função de explicitação para nos aprofundarmos melhor sobre o espaço escolhido a partir de um levantamento que identifica uma região a partir de dados bibliográficos de artigos, livros e fotografias antigas. Esse processo de identificação não deve ser lido como sendo uma barreira para um pensamento engessado, muito pelo contrário. Por meio dele, conseguimos compreender como se deu a formação da estrutura ferroviária na cidade e como se deram algumas das abordagens ocorridas a respeito do patrimônio conformado por essas estruturas.

Com a proposta formulada e a área de estudo escolhida fomos a campo para descobrir quais as potencialidades que aquele território possuía. Foram realizados dois percursos em dias diferentes da semana. Para registrá-los optamos pela construção de

um diário de campo. A partir da realização desses trajetos surgiram textos, imagens, mapas, croquis e a parte final desse trabalho. No seu todo, esse constructo dá origem ao que denominamos aqui como Caminhografar. Desta forma temos como resultado um olhar experimental; da pesquisa que vai habitar um território a ser pesquisado. Uma experiência que se abre ao teste e à aventura de se lançar a campo em busca do desconhecido.

## A Cultura do Lugar

A formação do município de Ourinhos está intimamente relacionada ao processo de valorização das terras do Oeste Paulista propiciada pela expansão da cultura do café e da ferrovia. O desenvolvimento do núcleo urbano da cidade ocorreu a partir da chegada da linha férrea, entre os anos de 1908 e 1910. E o território ocupado por Ourinhos hoje se localiza a oeste da capital do Estado de São Paulo [figura 1].

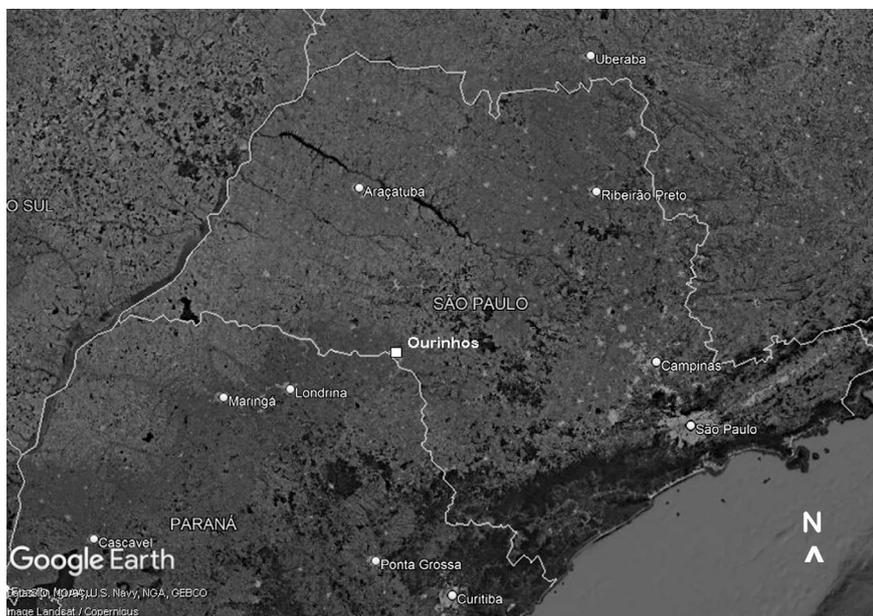


FIGURA 1 – Localização de Ourinhos no Estado de São Paulo

Fonte: Google earth, modificado pelos autores, 2022.

O primeiro trecho da linha férrea foi implantado na cidade em 1908, em direção ao Rio Paraná, sob o comando da Sorocabana Railway Company. Nessa época os únicos moradores eram alguns tropeiros, pequenos agricultores e os próprios trabalhadores do empreendimento. Del Rios (2015) afirma que as casas desses trabalhadores deram início à formação do núcleo urbano e que o traçado urbano retilíneo era inovador em comparação com as cidades mais antigas do estado, apresentando avenidas e ruas largas.

Araújo (2011) aponta que a chegada da ferrovia trouxe consequências importantes para o Oeste Paulista, uma vez que viabilizou a exploração de áreas novas e de solos férteis, o que antes era impossível devido à falta de conexão do Oeste Paulista com outras regiões do país, o que possibilitou a concorrência com outras regiões do Estado de São Paulo, como as de Campinas ou o do Vale do Paraíba, barateando os custos com os transportes. Tal avanço em direção ao Oeste Paulista, propiciado pela expansão da Estrada de Ferro Sorocabana, resultou em várias transformações na paisagem dessa região, que serão discutidos posteriormente.

Outro fator importante para Ourinhos foi a proximidade com o Norte do Paraná e a localização na região da Média Sorocabana, que transformou a cidade em um local estratégico do ponto de vista econômico (IZIDORO; SILVEIRA, 2008). A localização geográfica de Ourinhos sempre proporcionou que a cidade fosse bem vista do ponto de vista econômico. Durante o período de formação do núcleo urbano, sua proximidade com o Estado do Paraná já era um fator relevante. Posteriormente ao período inicial de formação da cidade, em meados dos anos 1920, fazendeiros do Estado do Paraná decidiram construir uma estrada de ferro ligando suas terras a Ourinhos, por onde passava a Estrada de Ferro Sorocabana para escoar, de maneira mais rápida, sua produção de café e enviá-la para Santos, o principal porto do país. Com esse objetivo, fundaram a Estrada de Ferro Noroeste do Paraná, denominação posteriormente alterada para Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná.

Segundo Lopes e Braga (2014), em 30 de junho de 1928 a ferrovia [figura 2] passou para mãos inglesas, e Ourinhos tornou-se sua sede. Houve então a modernização da via permanente e do material rodante. Wallace Hepburn Morton chegou a Ourinhos, em março de 1929, para assumir o cargo de engenheiro ajudante. Uma oficina pré-fabricada, importada da Inglaterra e destinada à manutenção de todo o material rodante, foi montada e foram construídos o almoxarifado, os depósitos de óleo e inflamáveis e o pátio de manobras, com dois desvios e triângulo de reversão. Novas locomotivas, também oriundas da Inglaterra, passaram a ser montadas na oficina, bem como o novo material rodante, composto por carros de passageiros, vagões cobertos e gôndolas (LOPES; BRAGA, 2014, p. 12).

Em meados de 1950, a cidade de Ourinhos teve um aumento populacional significativa, decorrente da modernização que ocorria em todo o país, fazendo com que a população rural, se mudasse para a cidade, passando de 13.123 habitantes em 1940, para 21.085 habitantes na década seguinte (SILVA, 2015, p. 5). Nesse mesmo período, na cidade, o ciclo do café foi substituído pelo cultivo de cana-de-açúcar, e a ferrovia entrou em decadência em detrimento do transporte rodoviário, e iniciou-se a implantação de fábricas e indústrias. Entre as que mais se destacaram está a SANBRA, que produzia óleo vegetal a partir das sementes de algodão, amendoim e mamona. A fábrica, que tinha parte da linha férrea dentro de seu pátio fabril para facilitar o embarque e desembarque de produtos, era conhecida pelos moradores como “Moinho Santista” (SILVA; PRADO; CUNHA, 2020, p. 5).



FIGURA 2 – Antigas estações EFS e SPP

Fonte: Prefeitura Municipal de Ourinhos, modificado pelos autores, 2022

Foi apenas em 1999 que a Ferrovia de Ourinhos deixou de conduzir passageiros, mas até hoje realiza o transporte de mercadorias, destacando-se os combustíveis. Segundo Silva (2018), Cunha (2008), o Museu Histórico e Pedagógico de Ourinhos, existia na cidade desde 1971 e possuía gestão do Governo do Estado de São Paulo, teve suas atividades encerradas durante a década de 1980, mas foi reaberto em 1990

sob gestão municipal e em 1996 foi instalado em um antigo depósito de mercadorias da Companhia Sorocabana através de um convênio entre a Prefeitura Municipal de Ourinhos e a FEPASA. Essa parceria, resultou na revitalização de casas ferroviárias e de um antigo depósito de mercadorias.

A revitalização consistiu na adaptação das edificações para receberem novos usos. As casas ferroviárias, que foram desapropriadas de antigos moradores que foram encaminhados para outra localização da cidade, passaram a ser integrantes do Centro de Convivência Jornalista Benedito da Silva Eloy. Já o antigo depósito, recebeu o Núcleo de Arte Popular Sergio Nunes e do Museu Histórico e Pedagógico de Ourinhos (CUNHA, 2008; SILVA, 2018).

Esse projeto foi assistido pelo Departamento de Cultura municipal e pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp) e, segundo Cunha (2008), o objetivo do espaço era conservar características da arquitetura original, com o intuito de promover o conhecimento sobre a história da cidade e seus formadores. Segundo a autora, a expressão utilizada para definir a experiência dos visitantes no museu era “uma viagem no tempo”.

Ao todo, seis casas ferroviárias fizeram parte da revitalização, sendo que seus usos são: uma associação de moradores, duas associações de artesanatos, duas estão fechadas, e uma abriga um acervo em audiovisual, que contém as memórias dos antigos ferroviários que trabalharam na ferrovia São Paulo-Paraná, que foi nomeada como “Casinha da memória” (SILVA, 2018).

A estação da Companhia São Paulo-Paraná – construída em 1926 e em operação até o início dos anos 1980 – já havia passado por uma substituição no ano de 1969, quando adquiriu um novo padrão arquitetônico diferente daqueles que existiam na cidade. Já durante a remodelação, por um curto período, a edificação abrigou uma locomotiva a vapor, com um vagão que fazia curtos passeios turísticos (CUNHA, 2008).

Segundo São Paulo (2018), o processo de tombamento do Conjunto Ferroviário de Ourinhos [figura 3] teve início no ano de 2011, sendo finalizado em 2018. O tombamento do conjunto se justificou pela sua importância no processo de expansão da Estrada de Ferro Sorocabana para o Oeste Paulista e para o Vale do Rio Paranapanema, pelo papel de destaque no entroncamento da Estrada de Ferro Sorocaba com a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná e, ainda, pela sua relevância na ocupação do Oeste do Paraná. Ainda segundo a mesma publicação, os remanescentes tombados foram: armazém de carga da Estrada de Ferro Sorocabana; armazém de carga da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná; casas de turma, Vila Ferroviária; pátio de manobras e de entroncamento da EFS-EFSPP; e a Vila dos Ingleses.



FIGURA 3 –Localização de Ourinhos no Estado de São Paulo

Fonte: Google earth, modificado pelos autores, 2022

O complexo industrial da SANBRA, utilizado até 2006 pela Bunge Alimentos, não foi inserido nesse processo de proteção pelo CONDEPHAAT. Atualmente ele se tornou um grande vazio, com alguns remanescentes em ruína, sendo que, uma grande parte dos edifícios foi demolida. O complexo era composto por galpões de extração de óleo vegetal, laboratórios, um prédio administrativo, refeitório, cozinha, banheiros, vestiários, quatro casas residenciais e a caixa d'água, sendo que, uma das únicas edificações que permaneceu foi o refeitório.

Por estar localizada na área central da cidade e por ser uma área extensa, o mercado imobiliário tem se empenhado bastante para a construção de novas estruturas no terreno da antiga indústria, como **shoppingcenters**, hipermercados etc. Recentemente, parte do terreno foi utilizado para a implantação de um **shoppingcenter**.

## A Modalidade de Pesquisa

As principais contribuições de Passos, Kastrup e Escossia (2015) para a presente pesquisa foram no sentido de nos mostrar o caminho de uma modalidade de pesquisa aberta e de exploração, assim como nos apresentar pistas que nos guiaram durante a descoberta do recorte de investigação com o movimento-função do objeto, na pesquisa de campo acerca da atenção, durante a investigação do território e, também, acerca do registro dos dados obtidos com a política de narratividade [figura 4].

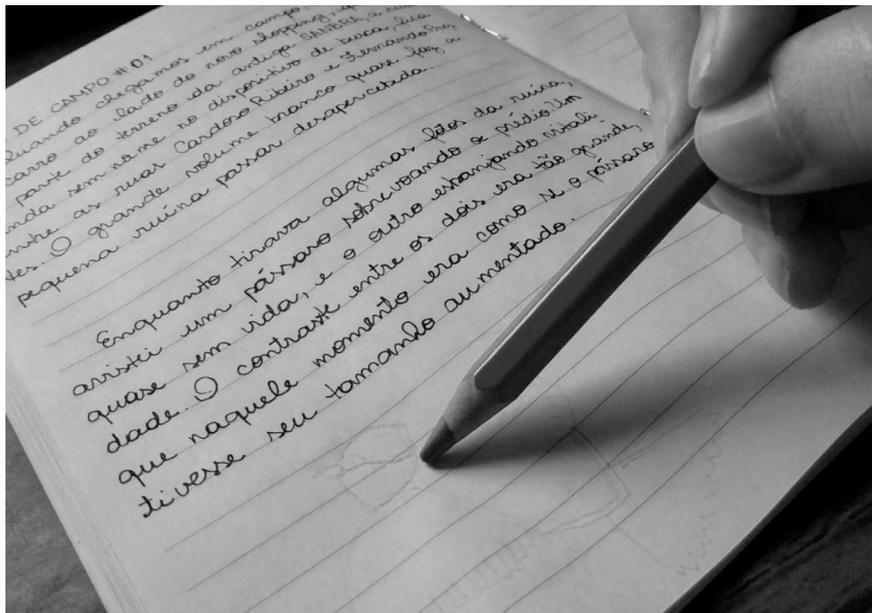


FIGURA 4 –Diário de campo

Fonte: Autores, 2022.

Kastrup e Barros (2015), nomeiam três movimentos-funções: movimento-função de referência, movimento-função de explicitação e movimento-função de transformação-produção. Para entendermos os movimentos-funções, é preciso compreender o significado de dispositivo, uma vez que é ele que irá nos guiar na prática cartográfica enquanto procedimento concreto. Os dispositivos, segundo os autores são caracterizados pela “capacidade de irrupção naquilo que se encontra bloqueado para a criação, é seu teor de liberdade em se desfazer dos códigos, que dão a tudo o mesmo sentido” (KASTRUP, BARROS, 2015, P.90).

Para os mesmos autores, o movimento-função de referência se produz na criação de um contorno necessário dentro do território a ser pesquisado para, posteriormente, ocorrer a desterritorialização, ou seja, a desconstrução do conhecimento-controlado de um lugar. Já o movimento-função de explicitação, para que ocorra, é necessário acessar o plano das experiências pré-refletidas, e a partir delas trazer à luz novas experiências. Por sua vez, o movimento-função de transformação-produção é na verdade o resultado dos dois primeiros movimentos.

Sobre a atenção em campo, Kastrup (2015), nomeia quatro tipos: o rastreio, o toque, o pouso e o reconhecimento atento. Segundo a autora, a função da atenção, não é de “seleção de informação”, mas, sim, da “detecção de signos e forças circulantes, ou seja, de pontas do processo em curso” (KASTRUP, 2015, P. 33).

Para a construção desses tipos de atenção, a autora utilizou a ideia de concentração sem focalização, que diz respeito a uma apreensão de campo a ser estudado com uma atenção à espreita, indicada pelo filósofo Gilles Deleuze; a atenção flutuante, de Sigmund Freud, psiquiatra austríaco, que se refere a não dirigir a atenção para algo específico, mas manter a atenção suspensa, sem ser operada com base em expectativas e inclinações do pesquisador; e o conceito de suspensão de Edmund Husserl, filósofo do campo da fenomenologia, que significa abandonar temporariamente os nossos juízos sobre o mundo, ou seja, suspender a política cognitiva realista. Sendo que todas essas definições se opõem a uma ideia de uma atenção seletiva e compõem o campo da política cognitiva construtivista.

Porém, a autora afirma que essas três bases teóricas não discursam sobre o que acontece com a nossa atenção durante a produção de dados, apenas discutem sobre a atenção durante a chegada em campo. Nesse sentido a referida autora, então propõe os quatro tipos de atenção durante a apreensão e produção em campo.

O rastreio, segundo ela, é uma varredura do campo, em que o alvo está se movendo. Para isso é preciso que o pesquisador lide com “metas em variação contínua” (KASTRUP, 2015, P.40). O alvo a ser perseguido se manifestará sem previsibilidade, sem local determinado. Para Kastrup (2015), o pesquisador que utiliza a atenção do tipo rastreio, deve sempre estar desprendido de saberes anteriores e inclinações pessoais, e prestar uma atenção movente e voltada para ao objeto-processo. Ela ainda afirma que, a exploração, o rastreio, pode ocorrer não só através da visão, mas também com outros órgãos.

Já sobre o toque, a autora, afirma que se trata de um “pequeno vislumbre” (KASTRUP, 2015, P. 42),

**... diz respeito ao contato leve com traços momentâneos ou com partes mais elementares que um objeto e que possuem força de afetação. O que é notado pode tornar-se fonte de dispersão, mas também de alerta. [...] Algo acontece e exige atenção. O ambiente perceptivo traz uma mudança, evidenciando uma incongruência com a situação que é percebida até então como estável. É signo de que há um processo em curso, que requer uma atenção renovada e concentrada (KASTRUP, 2015, P. 42).**

Quando a mesma autora afirma que algo acontece, esse elemento que se sobressai, se trata de um elemento heterogêneo, sendo que a atenção é acionada no nível das sensações e não da percepção. O toque, dentro da pesquisa, indica que a mesma possui diversas entradas e pode seguir caminhos multidirecionais.

Sobre o gesto do pouso, Kastrup (2015), afirma que ela se refere ao momento em que a percepção, seja ela visual, auditiva, olfativa, entre outras, assume a ação de zoom no campo, uma vez que se inicia o gesto de pouso, abre-se novamente a possibilidade de todos os gestos atencionais, ou seja, o zoom não diz respeito ao gesto de focalização, mas sim a criação de um novo território a ser explorado, de maneira mais específica.

Por fim, o quarto gesto atencional mencionado pela autora é o reconhecimento atento, ele se trata da intersecção entre a percepção e a memória, sendo que esse tipo de atenção se faz presente quando somos atraídos por algo em campo, e somos obrigados a fazer um pouso, que exige uma reconfiguração da atenção.

Para dar andamento a essas questões realizamos um percurso, através do caminhar [figura 5]. Para Careri (2013), o caminhar que se assume como uma prática inventiva, ele se traduz em mobilidade corporal, um ato simbólico que transforma a paisagem.



FIGURA 5 –Caminhando

Fonte:Autores, 2022.

As ocupações mais primitivas, segundo Careri (2013), tiveram suas formações urbanas iniciadas a partir do caminhar. Os nossos ancestrais ocupavam o território a partir do alinhamento das rochas sobre o solo, para demarcar os caminhos e cruzamentos dos caminhos percorridos, ou seja, os menires.

A prática do caminhar esteve por muito tempo relacionada às propostas artísticas, desde os dadaístas, as deambulações surrealistas até a teoria da deriva situacionista. Esses artistas nos apresentaram um modo de investigar a cidade inconsciente, a partir da psicogeografia. Uma vez que essa cidade se apresentava de maneira viva, com espaços que escapavam ao projeto moderno, e que estava em constante transformação, para além dos urbanistas e seus habitantes. A deriva permitiu que se navegasse por esses espaços, com destino certo aos “lugares não frequentadas pela cultura dominante e fora dos itinerários turísticos” da cidade, áreas que fossem capazes de “pôr em crise a sociedade do espetáculo” (CARERI, 2013, P. 163).

Dessa maneira, Careri (2013), atualiza esse entendimento do território, afirmando que:

***Entre as dobras de Zonzo, cresceram espaços em trânsito, territórios em transformação contínua tanto no tempo como no espaço, mares percorridos por multidões de estrangeiros que se escondem na cidade. Aqui se desenvolvem novos comportamentos, novos modos de morar, novos espaços de liberdade (CARERI, 2013, P. 164).***

Careri (2017), ao discutir sobre sua disciplina Artes Cívicas, criada em 2005, e lecionada na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Roma Tres, que consiste em “uma exploração e uma reapropriação da cidade; a deambulação como metodologia de pesquisa e de didática; a experimentação direta da arte da descoberta e da transformação poética e política dos lugares” (CARERI, 2017, P. 102).

Nesse sentido, um aspecto importante dessa modalidade de pesquisa é o seu registro. Careri (2013), aponta que a maior dificuldade dessa prática é transmitir a experiência em forma estética. Muitos dos movimentos artísticos citados não recorriam à representação, ou à transferência de suas ações em base cartográfica. Porém, alguns artistas e escultores, começam a utilizar o mapa como instrumento perceptivo e, outros, também, como instrumento de desenho.

Nessa direção, visando superar essa dificuldade, nos baseamos na caminhografia. Ela “vem sendo vivenciada como uma prática de mapeamento sensível que propõe, concomitantemente, o caminhar, o deslocamento físico na cidade e o cartografar, mapear os desejos que pedem passagem” (FIOL, ROCHA, SANTOS, FORNEK, MARICATTO, 2021, p. 231). Caminhografia é, portanto, a experiência sobre o caminhar e o cartografar, ao mesmo tempo. (ROCHA, PAESE, 2019).

***Caminhar como prática social e estética; o método de ler a cidade; o dispositivo de apropriação, de criação de significado espacial de lugar. Caminhar errando, derivando, performando. Caminhar para encontrar, para se perder, para (re)significar. Cartografar acolhendo e escrevendo a cidade, o território, o lugar. Cartografar como acontecimento. Ação cartográfica para o encontro, ao encontro, para perceber mundos sobrepostos, o diferente, a diferença (ROCHA, PAESE, 2019).***

Essa prática, consiste em fotografar, desenhar, escrever, gravar, entre outras formas de registro, qualquer afeto que apareça durante a experiência e que provoque pensamento sobre aquele território. “A caminhografia é propriamente uma experiência, diferente do experimento. Enquanto o experimento produz ciência, certezas, remédios, vacinas, entre outras coisas, a experiência produz heterogeneidades irreptíveis, sem objetivo, imprevisíveis, plurais, etc” (FIOL, ROCHA, SANTOS, FORNEK, MARICATTO, 2021, p. 233).

Desse modo, a metodologia adotada na pesquisa se baseou nas pistas citadas por Kastrup (2015), com base na cartografia; e no caminhar como prática estética, com base nos conceitos de Careri (2013). Nesse contexto, completamos a modalidade de pesquisa caminhográfica com o auxílio do sentido de mapa sugerido por Hakim Bey (2018).

Na visão desse autor, apenas a psicotopologia/psicotopografia [figura 6] consegue produzir mapas da realidade na escala 1:1, e seu conceito, se apresenta, então, “como uma ‘ciência’ alternativa àquela da pesquisa e criação de mapas do ‘imperialismo psíquico’ do Estado”, outrora usado não apenas para controlar, mas para indicar, através de gestos, características dos espaços geográficos, sociais, culturais e imaginários presentes nas cidades. Nessa proposição, “a psicotopologia” a arte de submergir em busca de potenciais zonas autônomas temporárias” – TAZ (BEY, 2018, p. 8).

***A TAZ é uma espécie de rebelião que não confronta o Estado diretamente, uma operação de guerrilha que libera uma área (de terra, de tempo, de imaginação) e se dissolve para se re-fazer em outro lugar e outro momento, antes que o Estado possa esmagá-la. Uma vez que o Estado se preocupa primordialmente com a Simulação, e não com a substância, a TAZ pode, em relativa paz e por um bom tempo, "ocupar" clandestinamente essas áreas e realizar seus propósitos festivos. Talvez algumas pequenas TAZs tenham durado por gerações - como alguns enclaves rurais - porque passaram despercebidas, porque nunca se relacionaram com o Espetáculo, porque nunca emergiram para fora daquela vida real que é invisível para os agentes da Simulação (BEY, 2018, p. 6).***

Bey (2018), em sua narrativa, afirma que a TAZ (Zona Autônoma Temporária), surge a partir de algumas condições: a liberação psicológica, que diz respeito a tornarmos reais os momentos e espaços em que a liberdade é possível e existente; a expansão da contra-net, que se refere à espacialidade física, já que esta não se encontra no

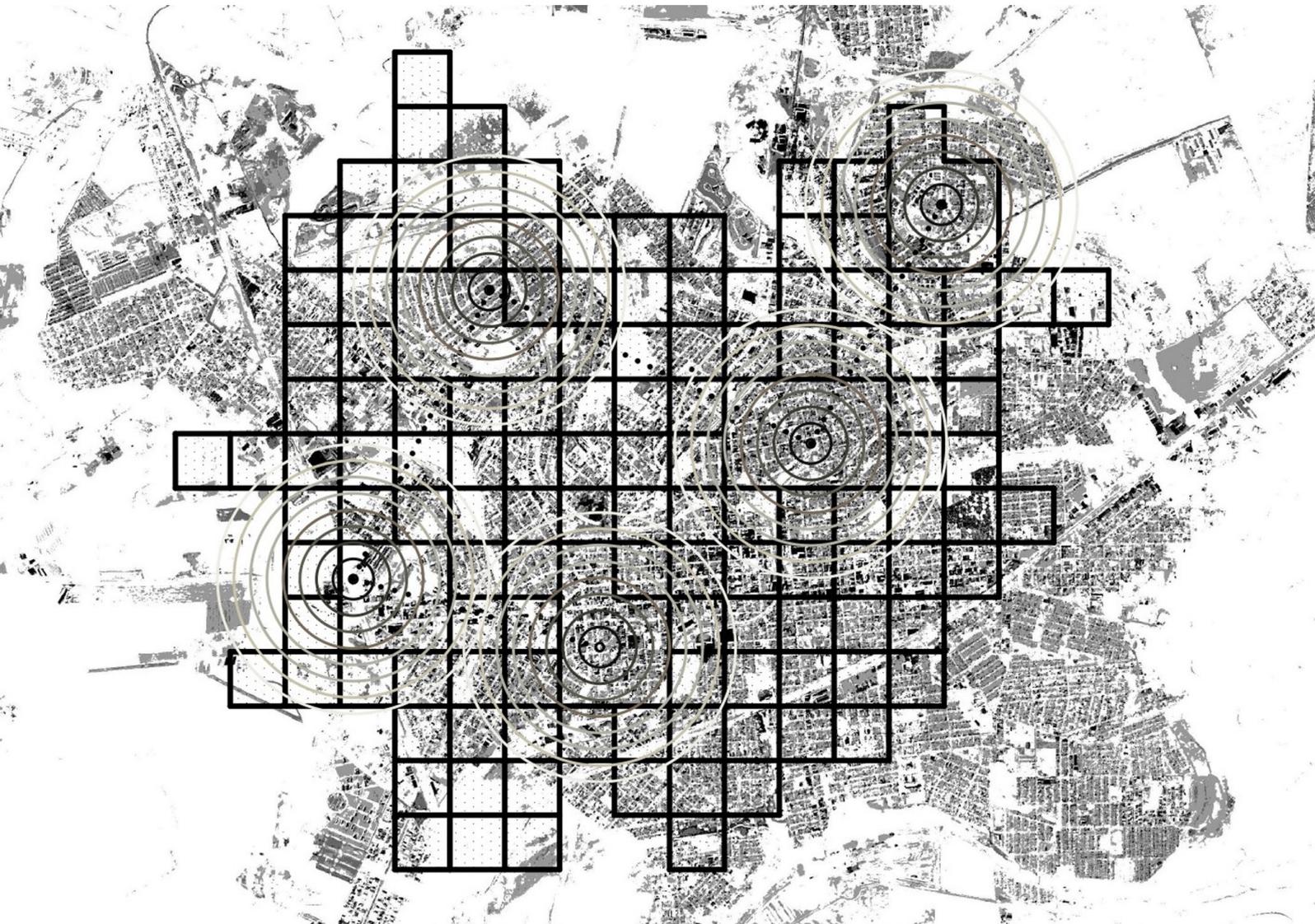


FIGURA 6 –Diagrama Espaços libertários

Fonte: Google earth, modificado pelos autores, 2022.

ciberespaço; e à fuga do aparato de controle (o Estado). Nesse sentido, a primeira e a última condição parecem poder caracterizar algumas partes do antigo leito férreo de Ourinhos.

A presente pesquisa dedicou-se então a procurar um lugar com as características citadas por Bey (2018); ou seja, um espaço localizado dentro da malha urbana, mas que aparentemente está sem uso, e esquecido pelo Estado. O intuito de localizar esse espaço foi para, posteriormente, imergir nele, como pressupõe a psicotopologia e, assim, realizar uma experiência apoiada nas pistas da cartografia / caminhografia.

Nosso movimento-função de referência consistiu em selecionar uma imagem aérea da cidade de Ourinhos com dados já reconhecidos. Nos debruçamos sobre esse mapa a fim de descobrir possíveis espaços de liberdade dentro do município. Buscamos encontrar espaços vazios dentro do perímetro urbano. Através de um programa de computador conseguimos destacar nessa imagem aérea esses espaços.

O segundo movimento dentro da fase um, foi o de aplicar o movimento-função de explicitação, em que procuramos descobrir um pouco sobre o histórico desse território, quais as suas condições já estabelecidas, como ele é reconhecido e ou catalogado. A partir desse ponto passamos a fazer uma experimentação em campo. Essa que seria o movimento-função de transformação-produção. Cabe destacar que realizamos essa tarefa baseados nos estados de atenção apontados por Kastrup (2015) e nas premissas adotadas por Careri (2017) em sua disciplina de Artes Cívicas.

E por fim imergimos sobre o registro das experiências vividas em campo. Os dois autores citados acima, também foram utilizados nessa etapa. Antes de ir a campo foram consideradas algumas formas de registro. A fotografia, a gravação do percurso ou parte dele em áudio e vídeo, a coleta de materiais no terreno, o diário de campo, o croqui, a entrevista, foram algumas delas. Desde o primeiro percurso, as maneiras que mais se adaptaram ao trabalho foram os disparos fotográficos e o diário de campo. A fotografia por ser algo instantâneo, de fácil manuseio, e por captar encontros inesperados. Já o nosso diário possibilitou certa liberdade na hora de descrever certas sensações durante a experiência.

## O Diário de Campo

O primeiro trajeto realizado no leito ferroviário de Ourinhos tinha dois pontos de interesse que, a princípio, pareciam interessantes a serem investigados. O primeiro deles foi a ruína da antiga indústria SANBRA e o segundo, o pátio de manobras da ferrovia. Dessa maneira, o ponto de partida foi a ruína da antiga indústria, partindo da rua lateral de um *ShoppingCenter*, e seguimos pela linha férrea até o pátio de manobras.

Nesse trajeto passamos pelos cruzamentos da linha com as Ruas: Cardoso Ribeiro, Nove de Julho, São Paulo, Santos Dumont, Duque de Caxias, Expedicionários e Dr. Altino Arantes. Finalizando o percurso na Rua Henrique Tocalino.

Já o segundo trajeto realizado partiu de um ponto diferente. Observado durante o primeiro percurso, ele se mostrou potente do ponto de vista das apropriações que poderiam ocorrer ali. Dessa maneira, o segundo trajeto tinha a intenção de sair da Rua José Vendramine, no Bairro Vila Boa Esperança e chegar até uma passagem localizada na Rua Nove de Julho, no bairro do Centro. Foi realizado inteiramente caminhando. O que proporcionou a descoberta de um outro ponto de interesse pelo meio do caminho.

Saímos da Rua José Vendramini e caminhamos até a Rua Um, que se trata de uma rua sem saída, que nos levou até uma travessa que termina na Rua Dom Pedro I, o ponto de interesse que surgiu no próprio trajeto. Daí seguimos pela Rua Benjamin Constant e, posteriormente, para a Rua Miguel Vítá, ela nos leva até o Mercado. Saindo dele, caminhamos pela Rua Euclides da Cunha até chegarmos na Rua Nove de Julho, onde se localiza o outro ponto de interesse localizado no primeiro trajeto.

Durante os dois percursos surgiram, o que chamamos aqui de reverberações [figuras 7 e 8], que são as experiências vividas em campo que são potenciais pontas soltas dentro do território e que apresentam possibilidades de investigação.

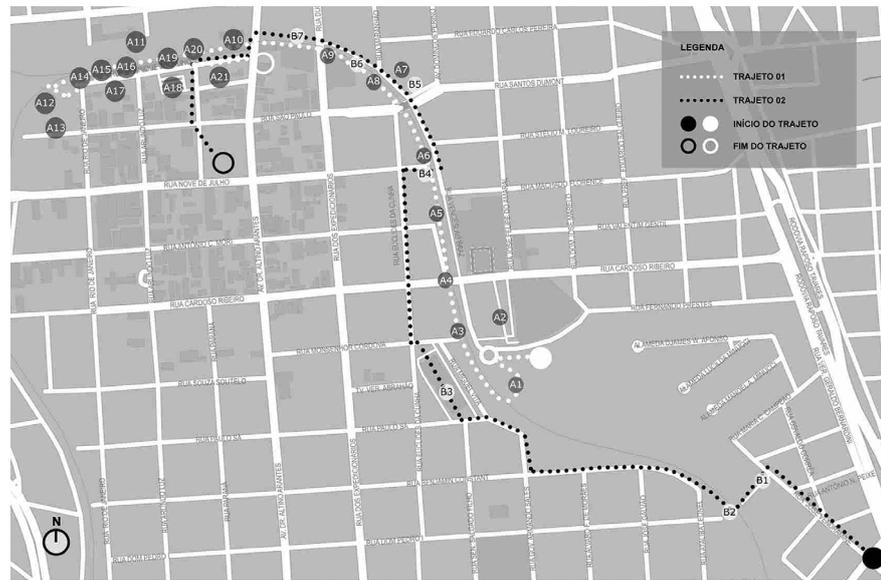
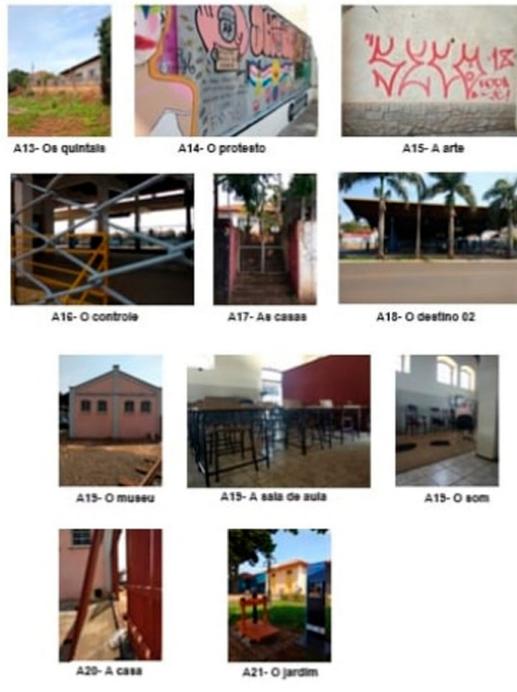


FIGURA 7 –Os trajetos pelo antigo leito férreo e a localização das experiências vividas – reverberações

Fonte: Google earth, modificado pelos autores, 2022.

TRAJETO 01



TRAJETO 02



FIGURA 8 –Reverberações em fotografias

Fonte: autores, 2022.

Observar os espaços tão de perto se choca com a imagem do google street view, antes de ir a campo. Experienciar o lugar é algo completamente diferente, os detalhes, os cheiros, os sons, as texturas, as cores, as pixações. Rapidamente as imagens reconhecíveis são esquecidas, e a experiência de caminhar como estrangeiros em terras de descobrimentos (FIORIN, 2020) começa a acontecer de forma intensa e cada vez mais complexa. Agora esse território que havíamos estudado pelos livros e pela tela do computador era completamente desconhecido.

Ao longo dos trilhos vemos intervenções por todo o caminho, ações essas que tentam impor uma ordem, mas há também as que se originam da desordem, escapam por entre os dedos, os caminhos outros, improvisados e orgânicos vão se multiplicando. As cenas que se formam são múltiplas, as possibilidades se apresentam a todo momento.

Era como se o espaço, que num primeiro momento parece linear e contínuo, se apresentasse numa sucessão infinita de somas e sobreposições, território + ruína + céu + pássaro + caminho + vestígio + trânsito + buzina + silêncio + passos + abrigo + abandono + transgressão. Um espaço que quando não apropriado pelo homem (que deixa suas pistas) é apropriado por outras formas de vida. Ao contrário do trajeto linear, esse percurso no espaço ocorre de maneira turbilhonar em que as espacialidades se conectam, se cruzam, ultrapassam a linearidade, se sobrepõem, se distanciam, se trombam, se enrijecem, se contorcem, se desviam simultaneamente.

Começar a caminhar é como recomeçar uma investigação, a sensação é uma mistura de euforia e curiosidade. Ao entrar naquele em campo é possível a ver morte e vida, dois polos opostos. Escapa pelas trincas, aparece no portão entreaberto, atrás dos escombros, por trás das cortinas, entre as grades. Ela está na flor, no abrigo, no chão, na contravenção, nos vestígios, no pássaro, nas (r)existências, na sombra, nas transgressões. A imagem do diário de campo [figura 9], a seguir, tem a intenção de registrar nossas experiências vividas.

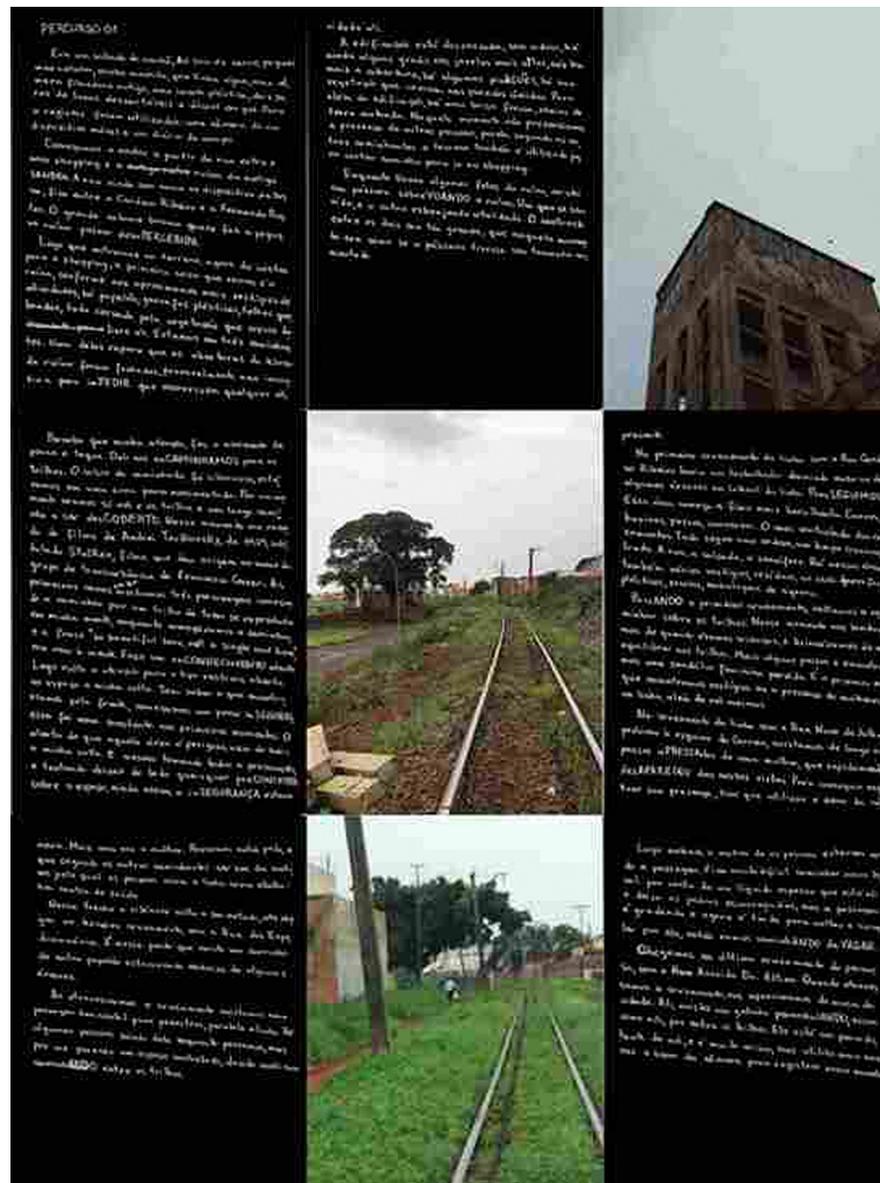


FIGURA 9 –Diário de campo 01

Fonte: autores, 2022.

## Considerações finais

A construção de uma modalidade aberta de pesquisa, que dialoga com três autores e três conceitos diferentes, possibilitou uma investigação sensível de um território usualmente visto como hostil, e a descoberta de possibilidades dentro do mesmo, respeitando o seu ritmo, as suas sutilezas, os seus potenciais intrínsecos, e proporcionando várias chances de intelecção, mas, também, de transformação do espaço.

O Caminhar como uma prática de pesquisa se mostrou um modo eficaz de entender um espaço a partir da sua experimentação. A compreensão de suas dinâmicas e vivência de seus usuários. O antigo leito ferroviário de Ourinhos não deve ser reconhecido apenas por seus espaços institucionalizados e de ordem. Há ali outras formas de desordem que sobrevivem na vivência que registramos e tantas outras que não puderam ser captadas.

Dessa forma o trabalho se mostra potente na tarefa de mostrar, além de uma outra de leitura do espaço ferroviário, formas de apropriações inusitadas que ocorrem no tempo presente. Viver uma experiência em campo é mais do que fotografar e escrever sobre ela. É fazer emergir uma cultura do lugar. Nesse caso, buscamos perceber e representar aqui alguns traços culturais desse espaço por meio da construção de uma caminhografia. Um processo que abre fendas para que novos percursos sejam traçados e descobertos.

Nesse sentido, não pensamos em uma proposição fixa para estes espaços. São libertários por sua própria natureza. O caminhografar nos mostrou esse sentido e pôde nos fazer-ler alguns dos seus traços mais peculiares. Nosso diário de campo e as experiências vividas podem revelar muito sobre ele. Assim, entendemos que as apropriações que ali ocorrem diariamente já são, por si só, as mais impactantes intervenções que poderiam acontecer. A frequência de uso pelas pessoas é a melhor ação que pode ser produzida neste trabalho, justamente, pelo olhar atento do pesquisador. Portanto, se pudéssemos propor algum projeto naquele espaço, seriam pequenas intervenções móveis e modificáveis, que talvez pudessem impulsionar esse e outros tipos de apropriações inusitadas no antigo leito férreo.

## Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) por meio do Programa de Apoio à Pós-graduação (PROAP).

## Referências

ARAÚJO, Johnny Lucas Borges et al.; **Trilhos da memória e a memória dos trilhos:** a expansão e revitalização do museu histórico de Ourinhos. Congresso de Extensão Universitária, 6., 2011, Águas de Lindóia. Anais. São Paulo: PROEX; UNESP, 2011, p. 234 Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/145836>>. Acesso: 28 mar. 2020.

BEY, Hakim. **TAZ:** zona autônoma temporária. São Paulo: Veneta, 2018.

CARERI, Francesco. **Walkscapes:** o caminhar como prática estética. 1ª ed. São Paulo: G. Gili, 2013.

\_\_\_\_\_. **Caminhar e parar**. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

CUNHA, Fabiana Lopes da. **Histórias e memórias ao redor dos trilhos**. Um Relato Histórico do Museu de Ourinhos e do Conjunto “Benedito da Silva Eloy”. 1. ed. Ourinhos: UNESP/Campus Experimental de Ourinhos, 2008. 54 p. Disponível em: <<https://books.google.com.br>>. Acesso: 28 mar. 2020.

DEL RIOS, Jefferson. **Ourinhos. Memórias de uma cidade paulista**. 2. ed. rev. e ampl. Cornélio Procópio: UENP, 2015. 286 p. Disponível em: <<http://www.ccp.uenp.edu.br/e-books/uenp/2015-jdr-ourinhos.pdf>>. Acesso: 28 mar. 2020.

FIOL, Paula P.; ROCHA, Eduardo; SANTOS, Taís B.; FORNECK, Vanessa; MARICATTO, Isabella K. Mapas e rastros. A experiência da caminhografia como método virtual. **PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, Pelotas, n 18, v. 5, 2021. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/pixo/article/view/21295/13216>>. Acesso em: 05 nov. 2022.

FIORIN, Evandro. **Caminhar como estrangeiro em terras de descobrimento**. Processos de percepção da arquitetura e urbanismo contemporâneos. 1ª ed. Tupã: ANAP. 2020. Disponível em: <<https://www.estantedaanap.org/product-page/caminhar-como-estrangeiro-em-terras-de-descobrimentos>>. Acesso em: 28 mar. 2020.

IZIDORO, Kivam Arruda; SILVEIRA, Marcio Rogério. **O impacto socioespacial da ferrovia no espaço intra-urbano de Ourinhos/SP**. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). Ourinhos/SP: Formação e Desenvolvimento de uma Economia Regional e demais estudos. Bauru: Joart Gráfica e Editora, 2011, p. 86-105.

KASTRUP, Virgínia. O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 32-51.

\_\_\_\_\_; BARROS, Regina B. Movimentos-funções do dispositivo da prática cartográfica. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 76-91.

LOPES, José Carlos Neves; BRAGA, Newton C. **Meu Pai e a Ferrovia: Uma breve história fotográfica da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná 1924-1944**. 1. ed. Cornélio Procópio: UENP, 2014. 65 p. Disponível em: <[http://www.ccp.uenp.edu.br/e-books/uenp/2014-jcn-meu\\_pai\\_e\\_a\\_ferrovia.pdf](http://www.ccp.uenp.edu.br/e-books/uenp/2014-jcn-meu_pai_e_a_ferrovia.pdf)>. Acesso em: 10 abr. 2020.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana. **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2015.

ROCHA, Eduardo; PAESE, Celma. Chamada para a décima primeira edição da revista pixo. **PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, Pelotas, 2019. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1TbExiizbaDSti5z6wQYZTVxXbBehXoC/view>>. Acesso em: 05 nov. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Poder Executivo. Resolução SC-26, de 27 de março de 2018. Dispõe sobre o tombamento do Conjunto Ferroviário de Ourinhos, no município homônimo. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**: seção 1: Poder Executivo, São Paulo, p. 49-50, 28 mar. 2018. Disponível em: <<http://condemphaat.sp.gov.br/benstombados/complexo-ferroviario-de-ourinhos/>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

SILVA, André R. A secretaria municipal de cultura de Ourinhos e seus equipamentos culturais: entre continuidades e rupturas. In: FURINI, Luciano A.; MOURÃO; Paulo F. C. **Conjuntura Ourinhos 2018**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018. p. 155-177. Disponível em: <<https://www.culturaacademica.com.br/catalogo/conjuntura-ourinhos-2018/>>. Acesso em: 16 nov. 2021.

\_\_\_\_\_.; PRADO, André P; CUNHA, Fabiana L. **Editorial Ourinhos: 100 anos em imagens.** Revista Geografia e Pesquisa, Ourinhos, v. 14, n. 1, p. 5-9, 2020. Disponível em: <<http://vampira.ourinhos.unesp.br/openjournalssystem/index.php/geografiaepesquisa/issue/viewIssue/34/37>>. Acesso em: 16 nov. 2021.

\_\_\_\_\_. **Ourinhos: 100 anos em imagens:** de 1908 a 1980. Revista Geografia e Pesquisa, Ourinhos, v. 14, n. 1, p. 5-9, 2015. Disponível em: <<http://vampira.ourinhos.unesp.br/openjournalssystem/index.php/geografiaepesquisa/issue/viewIssue/34/37>>. Acesso em: 16 nov. 2021.

## RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL E DIREITOS AUTORAIS

A responsabilidade da correção normativa e gramatical do texto é de inteira responsabilidade do autor. As opiniões pessoais emitidas pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade, tendo cabido aos pareceristas julgar o mérito das temáticas abordadas. Todos os artigos possuem imagens cujos direitos de publicidade e veiculação estão sob responsabilidade de gerência do autor, salvaguardado o direito de veiculação de imagens públicas com mais de 70 anos de divulgação, isentas de reivindicação de direitos de acordo com art. 44 da Lei do Direito Autoral/1998: “O prazo de proteção aos direitos patrimoniais sobre obras audiovisuais e fotográficas será de setenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua divulgação”.

O CADERNOS PROARQ (ISSN 2675-0392) é um periódico científico sem fins lucrativos que tem o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e afins, constituindo-se uma fonte de pesquisa acadêmica. Por não serem vendidos e permanecerem disponíveis de forma *online* a todos os pesquisadores interessados, os artigos devem ser sempre referenciados adequadamente, de modo a não infringir com a Lei de Direitos Autorais.

**Submetido em 24/10/2022**

**Aprovado em 20/12/2022**