



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**MATHEUS ALCÂNTARA SILVA CHAPARIM**

**DA PERCEPÇÃO À PRESERVAÇÃO: Desenvolvimento de Procedimentos  
Metodológicos para a Ativação de Espaços Industriais**

BAURU

2020

**MATHEUS ALCÂNTARA SILVA CHAPARIM**

**DA PERCEPÇÃO À PRESERVAÇÃO: Desenvolvimento de Procedimentos  
Metodológicos para a Ativação de Espaços Industriais**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de mestre.

Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

BAURU

2020

C462p Chaparim, Matheus Alcântara Silva  
DA PERCEPÇÃO À PRESERVAÇÃO : Desenvolvimento de  
Procedimentos Metodológicos para a Ativação de Espaços Industriais  
/ Matheus Alcântara Silva Chaparim. -- Bauru, 2020  
138 p. : il.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp),  
Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru  
Orientador: Eduardo Romero de Oliveira

1. Patrimônio Industrial Ferroviário. 2. Internacional Situacionista.  
I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de  
Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

**ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado de MATHEUS ALCANTARA SILVA CHAPARIM, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.**

Aos 30 dias do mês de novembro do ano de 2020, às 14:30 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE Mestrado de MATHEUS ALCANTARA SILVA CHAPARIM, intitulada **DA PERCEPÇÃO À PRESERVAÇÃO: Desenvolvimento de Procedimentos Metodológicos para a Ativação de Bens Industriais**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Prof. Dr. EVANDRO FIORIN (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Prof. Dr. CARLOS ROBERTO MONTEIRO DE ANDRADE (Participação Virtual) do(a) Instituto de Arquitetura e Urbanismo / USP. Após a exposição pelo mestrando e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, o discente recebeu o conceito final: Aprovado . Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.



Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os professores que me ajudaram na grande deriva que foi esta pesquisa.

Ao Eduardo, meu orientador, que me ensinou a navegar pelos mares da ciência.

Ao Francesco Careri, que me recebeu com tanta hospitalidade em águas estrangeiras.

Ao Mancha, que impulsionou minha aventura com novos ares.

Ao Evandro Fiorin, que fez o primeiro convite à navegação.

Ao Hélio Hirao, por tanto me encorajar com os estudos.

À Norma Constantino, que me acolheu no Grupo de Estudos sobre a Paisagem e participou da banca de qualificação.

À Paola Jacques, que além de uma grande referência também me ajudou com o contato com o Francesco.

Ao Paulo von Poser, que me animou a desenhar novos rumos.

Ao Enrique Larive e ao Julián Sobrino, por ampliarem o meu horizonte.

À Manoela Rufinoni, por compartilhar conteúdos importantes para o estudo no exterior.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAAC-UNESP Marta, Nilson, Rosio, Renata, Solange e João, por todos os ensinamentos.

Ao Samir Gomes e ao Adalberto Retto Junior, pelo aprendizado durante o estágio de docência.

Ao Humberto Yamaki e ao Eduardo Rocha, por se disporem a participar das bancas de qualificação e defesa do mestrado, respectivamente, caso fosse necessário.

Agradeço à minha família, especialmente aos meus pais e irmãs, por estarem sempre presentes desde as tormentas até as calmarias.

À Tatiana, por todo o carinho e por sempre me acompanhar mesmo distante.

Ao Victor, por me fazer querer velejar para mais longe.

Às Apóstolas do Sagrado Coração de Jesus, que me acolheram e foram o meu porto seguro em Roma.

Agradeço aos amigos do mestrado que tornaram a pesquisa mais divertida: Gabriela, Daniel, Ananda, Maurício, Rafaella, Tamiris e Pedro (*in memoriam*).

Aos amigos do Projeto Memória Ferroviária, sobretudo ao Ewerton, Evandro, Tainá e Milena, pela grande colaboração durante todas as fases da dissertação.

À Aline de Carvalho e à Paulina Caon, por me encorajarem no estágio no exterior.

Ao Jesus, Diego, Jonan, Lorena e Sônia pelos momentos compartilhados.

Ao Luiz e ao Sérgio, por tanto me alegrarem.

Ao Marcelo, Célio, Lucas, Mateus e Noele, pelas cativantes lembranças.

Aos companheiros do SCJ, que tornaram Bauru uma cidade mais acolhedora.

Às colegas do Grupo de Estudo sobre a Paisagem, pela partilha de conhecimentos.

Aos membros dos Seminários do URBIS, especialmente à Eulália e à Juliana, pela calorosa receptividade.

Ao Anderson, por sempre me apoiar e me receber em sua casa quando precisei.

Ao Luan, pelas ótimas prosas que tivemos e as que ainda virão.

Ao Diego Mauro, pela ajuda com a documentação do estágio no exterior.

Ao Rodrigo Lima, pelas conversas valiosas sobre a Internacional Situacionista.

Ao Elizeu, por toda a disponibilidade concedida no Complexo FEPASA.

Ao Cícero Ferraz, pela gentileza de me passar informações para a pesquisa.

À Regina, pelo auxílio com a revisão final do texto.

Também gostaria de apresentar minha gratidão aos funcionários do PPGARQ, STAEPE e ERAPI, por todo o suporte técnico.

Por fim, agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa no país (Processo 2018/17443-6) e no exterior (Processo 2019/22860-8).

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

BEPE – Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior

CAAC – Centro Andaluz de Arte Contemporáneo

CELMI - Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade

COMPAC – Conselho Municipal do Patrimônio Cultural

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

ERAPI - Escritórios Regionais de Apoio a Pesquisa e Internacionalização

FAAC – Faculdade de Artes, Arquitetura e Comunicação

FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

FATEC – Faculdade de Tecnologia

FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

FEPASA – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

FUMAS - Fundação Municipal de Ação Social

IAPH – Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico

IAU – Instituto de Arquitetura e Urbanismo

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites

IL – Internacional Letrista

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IS – Internacional Situacionista

PPGARQ - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SEMADS - Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social

SEMMA – Secretaria Municipal do Meio Ambiente

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SPR – São Paulo Railway Company

STAEPE - Seção Técnica de Apoio ao Ensino, Pesquisa e Extensão

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

TRANSFESA - Transportes e Serviços Ferroviários Sociedade Anônima

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

UNIA – Universidad Internacional de Andalucía

USP – Universidade de São Paulo

UU – Urbanismo Unitário

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	11
1.1. OBJETIVO.....	13
1.2. MATERIAIS E MÉTODOS .....	13
<b>2. JUSTIFICATIVAS DA PESQUISA</b> .....	16
2.1. DA TEMÁTICA DA PESQUISA .....	16
2.2. DA ABORDAGEM FENOMENOLÓGICA .....	18
<b>3. CAPÍTULO 1: EXPERIÊNCIA, ATIVAÇÃO E ESPETÁCULO</b> .....	22
3.1. DA EXPERIÊNCIA PATRIMONIAL À SOCIEDADE DO ESPETÁCULO .....	22
3.2. DAS PRÁTICAS COTIDIANAS À ATIVAÇÃO .....	27
3.3. O PENSAMENTO SITUACIONISTA SOBRE A CIDADE .....	31
3.3.1. Usos Atuais das Ideias Situacionistas.....	39
<b>4. CAPÍTULO 2: O CAMINHAR COMO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO</b> .....	41
4.1. O ATO DE CAMINHAR .....	41
4.1.1. Caminhar por Ruínas e Espaços Abandonados .....	42
4.1.2. Perder-se na Cidade.....	44
4.1.3. O Caminhar Como (Anti) Arte .....	44
4.2. ESTUDOS SOBRE A DERIVA E A PSICOGEOGRAFIA .....	46
4.3. ERRÂNCIAS CONTEMPORÂNEAS.....	62
4.3.1. O Caminhar de Francesco Careri.....	62
4.3.2. Os Desenhos de Paulo Von Poser.....	65
4.3.3. Contribuições aos Procedimentos .....	67
<b>5. CAPÍTULO 3: DESENVOLVIMENTO DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> ..	68
5.1. APRESENTAÇÃO E CONTRIBUIÇÃO DOS OBJETOS DE ESTUDO.....	68
5.1.1. O Complexo FEPASA De Jundiaí .....	71
5.1.2. Os Conjuntos Ferroviários de Bauru e Presidente Prudente .....	77
5.1.3. O Conjunto Monumental da Cartuja de Sevilha .....	80
5.1.4. O Antigo Bairro Industrial Romano de Ostiense.....	82
5.2. A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS DE CAMPO .....	84
5.2.1. Sobre os Preparativos Prévios à Ida a Campo.....	85
5.2.2. Sobre as Coletas de Dados .....	86
5.2.3. Sobre a Gestão Patrimonial, Territorialidades e as Barreiras Encontradas .....	92
5.2.4. Sobre o Lúdico e o Corpo.....	96
5.2.5. Sobre os Mapas Psicogeográficos .....	100

5.3. ANÁLISE PSICOGEOGRÁFICA DO COMPLEXO FEPASA.....	106
5.4. REFLEXÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS .....	115
5.5. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA.....	119
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>123</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>129</b>

## RESUMO

O presente trabalho está inserido no atual debate sobre as formas de preservação e conservação do patrimônio industrial. Tem-se como objetivo geral desenvolver, sistematizar e avaliar procedimentos metodológicos para a percepção de espaços industriais. Como contribuição aos estudos metodológicos, recorreu-se às críticas urbanas e às práticas do movimento Internacional Situacionista (1957-1972), especialmente aos estudos sobre a deriva e a psicogeografia. Analisam-se, como objetos de estudo brasileiros, os Conjuntos Ferroviários das cidades de Presidente Prudente e Bauru, assim como o Complexo FEPASA em Jundiaí. Na Europa, foram pesquisados os casos do Conjunto da Cartuja de Sevilha, na Espanha, e o antigo bairro industrial Ostiense de Roma, na Itália. Defende-se nesta pesquisa que a ativação do patrimônio industrial ferroviário deve partir de uma leitura respeitosa ao preexistente, não o considerando como objeto isolado e reconhecendo as solicitações latentes do lugar a partir da compreensão das motivações comportamentais de seus usuários.

**Palavras-chave:** Preservação; Deriva; Psicogeografia; Ativação; Patrimônio Industrial Ferroviário.

## ABSTRACT

The present work is part of the current debate on ways of preserving and conserving industrial heritage. The general objective is to develop, systematize and evaluate methodological procedures for the perception of industrial spaces. As a contribution to methodological studies, urban criticism and the practices of the International Situationist movement (1957-1972) were used, especially the review of *dérive* and psychogeography. The Railway Sets of the cities of Presidente Prudente and Bauru, as well as the FEPASA Complex in Jundiaí, are analyzed as objects of Brazilian study. In Europe, the cases of the Cartuja Sets of Seville, in Spain, and the old Ostiense industrial neighborhood of Rome, in Italy, were investigated. It is argued in this research that the activation of the railway industrial heritage should start from a respectful reading to the pre-existing, not considering it as an isolated object and recognizing the latent requests of the place from the understanding of the behavioral motivations of its users.

**Keywords:** Preservation; *Dérive*; Psychogeography; Activation; Railway Industrial Heritage.

## 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho está inserido no atual debate sobre as formas de preservação e conservação do patrimônio industrial. São apresentados reflexões e o desenvolvimento de procedimentos metodológicos com enfoque na percepção espacial. Como objetos de estudo, analisam-se conjuntos ferroviários paulistas e espaços industriais europeus. Esses locais, compostos por bens móveis e imóveis, possuem áreas livres, acervos documentais e também diversos usos institucionais. No entanto, um olhar atento às suas espacialidades permite reconhecer uma série de apropriações e práticas espaciais que se tornam a chave de leitura apresentada nesta dissertação.

Nesse sentido, a importância desta pesquisa se situa no diálogo proposto entre as áreas de conhecimento sobre a “preservação do patrimônio” e a “percepção espacial”. Esse diálogo também foi um dos principais desafios encontrados durante a elaboração do trabalho, dada a amplitude de suas discussões. A preservação patrimonial é pensada nesta dissertação não apenas em seu aspecto físico (na proteção da própria materialidade dos edifícios), mas também por meio das ações que visam assegurar as relações e os significados que as pessoas estabelecem com esses locais.

As ideias apresentadas valorizam a experiência multissensorial, o contato com o Outro e um conhecimento corporificado, além de também se pautarem na crítica à cidade espetacular e nas suas consequências para a preservação patrimonial.

Como contribuição aos procedimentos metodológicos, recorreu-se às críticas urbanas e às práticas do movimento Internacional Situacionista, especialmente aos estudos sobre a deriva e a psicogeografia<sup>1</sup>. Os métodos para percepção dos espaços industriais se apoiaram na fundamentação científica adotada: do ponto de

---

<sup>1</sup> Cabe mencionar que cuidados metodológicos foram necessários durante o estudo da técnica da deriva, visto o viés político da Internacional Situacionista e as especificidades do contexto de sua elaboração (período de reconstrução das cidades europeias após a segunda guerra mundial). Caso esses fatores não fossem considerados, poder-se-ia incorrer no risco da pesquisa soar anacrônica e contraditória. Por conta disso, o estudo da deriva situacionista nesta pesquisa deve ser entendido como uma referência e não como a aplicação da técnica em si. Em outras palavras, a deriva é recuperada mais conceitualmente do que como uma continuidade da prática situacionista.

vista instrumental, pela produção vérbico-visual de cartografias psicogeográficas; e do ponto de vista conceitual, pela abordagem fenomenológica.

Os estudos metodológicos apresentados se iniciaram como um convite à experimentação do espaço urbano ainda na graduação, sendo parte dos procedimentos metodológicos da Iniciação Científica<sup>2</sup> e, posteriormente, do Trabalho Final de Graduação<sup>3</sup> (UNESP/Presidente Prudente). No estágio atual da pesquisa de mestrado acadêmico<sup>4</sup>, procura-se contribuir com o Projeto “Memória Ferroviária (1868-1971)”<sup>5</sup> na busca por leituras interdisciplinares sobre espaços industriais ferroviários.

Uma grande contribuição para o mestrado foi a experiência de estágio de pesquisa no exterior<sup>6</sup> com supervisão do Professor Doutor Francesco Careri, docente da *Università degli Studi Roma Tre* e especialista na temática da Internacional Situacionista. O estágio previsto para acontecer entre os meses de março a maio de 2020 se estendeu até o mês de agosto devido às dificuldades para retornar ao país por conta da ocorrência da pandemia de Covid-19. Os contratemplos em decorrência da pandemia também levaram à necessidade de algumas adaptações nos estudos propostos inicialmente. Embora o objetivo principal da pesquisa – desenvolver procedimentos metodológicos -, não tenha sido alterado, antes da pandemia visava-se apenas aprofundar os estudos sobre o Complexo FEPASA da cidade de Jundiaí (São Paulo). Com a impossibilidade de continuar os trabalhos de campo no Brasil após o intercâmbio, optou-se por apresentar mais estudos de caso que contribuíram com os procedimentos metodológicos adotados, recuperando conteúdos desde a graduação. Com essa decisão não se tem a intenção de esgotar as reflexões sobre cada local específico, mas apenas demonstrar de maneira ampla como se deu o avanço metodológico da pesquisa.

De todo modo, para chegar aos objetivos almejados, esta dissertação foi dividida em três capítulos. No Capítulo 1, “Experiência, Ativação e Espetáculo”, procura-se refletir sobre a preservação dos bens patrimoniais. Serão apresentadas

---

<sup>2</sup> Bolsa FAPESP processo 2014/10252-0 e Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior/FAPESP processo 2016/04427-7.

<sup>3</sup> DA PERCEPÇÃO À PRESERVAÇÃO: Ativação do Patrimônio Ferroviário de Presidente Prudente – SP, 2018.

<sup>4</sup> Bolsa FAPESP processo 2018/17443-6.

<sup>5</sup> Projeto de Pesquisa financiado pela FAPESP (2016/15921-2 e 2018/23340-5) e coordenado pelo Professor Doutor Eduardo Romero de Oliveira.

<sup>6</sup> Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior/FAPESP processo 2019/22860-8.

questões que relacionam a experiência corporal da cidade como um meio para se evitar a espetacularização patrimonial. Lança-se um olhar atento às práticas espaciais como potencialidades para a ativação do patrimônio industrial no cotidiano da sociedade e chega-se à crítica urbana situacionista como referência para os procedimentos metodológicos de percepção do espaço urbano.

Por sua vez, no Capítulo 2, “O Caminhar como Procedimento Metodológico”, realiza-se o estudo sobre o ato de caminhar, analisando a teoria da deriva com base nas publicações e práticas da Internacional Situacionista. Também serão apresentadas as práticas dos artistas Francesco Careri e Paulo von Poser como contribuição à elaboração dos procedimentos metodológicos.

Já o Capítulo 3, “Desenvolvimento dos Procedimentos Metodológicos”, volta-se à coleta de dados nos locais estudados (brasileiros e europeus). Traz um breve histórico de cada objeto de estudo para depois mostrar as experiências realizadas. Apresenta, ao final, um conjunto prescritivo de procedimentos metodológicos de percepção espacial e algumas reflexões teórico-metodológicas.

Como fechamento do trabalho, nas Considerações Finais serão feitos comentários sobre a coerência metodológica da pesquisa, apontando relações entre os temas estudados, além de apresentar questionamentos sobre a ativação patrimonial.

## 1.1. OBJETIVO

Como objetivo geral desta pesquisa, procurou-se desenvolver, sistematizar e avaliar procedimentos metodológicos para a percepção de espaços industriais. Para tanto, foram considerados como objetos de estudo, no Estado de São Paulo, os conjuntos ferroviários das cidades de Presidente Prudente e Bauru, assim como o Complexo FEPASA, de Jundiaí. Na Europa, foram pesquisados os casos do Conjunto da Cartuja, de Sevilha, na Espanha, e o antigo bairro industrial Ostiense, de Roma, na Itália.

## 1.2. MATERIAIS E MÉTODOS

De maneira transversal, esta pesquisa procurou relacionar conteúdos teóricos, empíricos e epistemológicos. Inicialmente, buscou-se levantar fontes documentais (textuais, cartográficas e iconográficas) relacionadas às temáticas

estudadas e sobre os objetos de estudo, disponíveis em livros, teses, dissertações, artigos, etc. Através de revisões bibliográficas, resumos, fichamentos e resenhas, realizou-se um aprofundamento teórico para servir como base de todo o estudo e para que fosse possível compreender o atual estágio das discussões.

Em um segundo momento dos estudos foi possível realizar experiências nos espaços patrimoniais. Orientando-se pelas solicitações e encontros decorrentes do ato de caminhar, fez-se uma imersão nos contextos preexistentes dos objetos de estudo para estabelecer sinergias com agentes sociais locais, além de reconhecer comportamentos afetivos durante todo o processo. De modo a instrumentalizar técnicas de registro, ao longo dos trabalhos de campos foram exploradas formas de expressão das experiências sensoriais, como a descrição textual, desenhos à mão livre e composições fotográficas. O processo também compreendeu a construção de mapas psicogeográficos como forma de leitura dos objetos de estudo (tendo como referências as elaborações gráficas de Guy-Debord e do grupo Internacional Situacionista). Ao estudar os comportamentos afetivos e os significados que os usuários atribuem a esses locais, procurou-se apresentar um conjunto dos procedimentos metodológicos adotados, assim como algumas reflexões teórico-metodológicas.

Ao final, em uma terceira etapa da dissertação, visou-se relacionar o conteúdo das outras fases da pesquisa a fim de verificar a coerência dos estudos realizados. Buscou-se também levantar questionamentos sobre a ativação de espaços industriais para contribuir com a discussão sobre a preservação patrimonial.

O Quadro 01 apresenta a relação dos Métodos da Pesquisa com as atividades realizadas e os resultados alcançados.

**Quadro 01 – Materiais e Métodos**

<b>FASES</b>	<b>MÉTODOS</b>	<b>ATIVIDADES REALIZADAS</b>	<b>RESULTADOS</b>
<b>1ª.</b>	<b>Estudo do Estado da Arte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levantamento documental</li> <li>- Revisões bibliográficas</li> <li>- Resumos, fichamentos e resenhas.</li> </ul>	Aprofundamento Teórico
<b>2ª.</b>	<b>Realização das Experiências</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percepção dos locais estudados</li> <li>- Sinergias com agentes sociais</li> <li>- Registros das experiências</li> <li>- Elaboração de Mapas Psicogeográficos</li> </ul>	Apresentação dos Procedimentos Metodológicos e das Reflexões Teórico-Metodológicas
<b>3ª.</b>	<b>Síntese Reflexiva</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relações entre os temas estudados</li> <li>- Verificação da coerência metodológica da pesquisa</li> <li>- Questionamentos sobre a ativação</li> </ul>	Contribuições para a discussão da preservação do patrimônio industrial

Fonte: Elaborado pelo autor, 2020.

## 2. JUSTIFICATIVAS DA PESQUISA

Como forma de ressaltar a importância e amplitude das discussões que esta pesquisa abrange, apresenta-se a seguir a justificativa da importância do estudo sobre a temática da preservação do patrimônio industrial ferroviário, assim como as razões pelas quais se optou pela fenomenologia como abordagem metodológica.

### 2.1. DA TEMÁTICA DA PESQUISA

Dentro de um contexto de rápidas transformações urbanas e sociais, torna-se muito importante pensar em ações voltadas para a salvaguarda dos bens patrimoniais. Desde a década de 1960 ampliou-se o que é considerado patrimônio histórico (KÜHL, 2008). Em 1964 a Carta de Veneza é redigida, entendendo os monumentos históricos como testemunhos que adquiriram significação cultural com o tempo, abarcando desde as grandes criações até as obras modestas (ICOMOS, 1964).

O estudo do patrimônio industrial, em específico, possibilita refletir sobre a atual sociedade construída com base no trabalho, na tecnologia e na industrialização. O debate sobre a preservação dos bens arquitetônicos industriais começou em meados da década de 1950, na Inglaterra, e, a partir daí, significativos esforços foram feitos para defini-lo conceitualmente e determinar as razões pelas quais esse tipo de patrimônio deve ser protegido (KÜHL, 2008). Em 2003, a Carta de Nizhny Tagil procurou sintetizar as preocupações sobre a preservação e a importância do legado industrial, que compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico (TICCIH, 2003). Já em 2011, os Princípios de Dublin definem o patrimônio industrial da seguinte forma:

O patrimônio industrial compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos – dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados. Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e

provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral (ICOMOS, 2011, p.2).

Ao fazer referência aos antigos instrumentos e condições de trabalho e incluir a vida social em seu conjunto, o patrimônio industrial também permitiu legitimar reivindicações de uma identidade operária antes oculta (JEUDY, 2005, p. 27-31). Desse modo, essas “marcas anacrônicas” que são os terrenos industriais possuem, para alguns, um grande valor afetivo de memória, enquanto para outros, um valor documental sobre uma fase da civilização industrial (CHOAY, 2000, p. 192).

Contudo, as grandes estruturas industriais, hoje muitas vezes sem função, acabam sendo abandonadas ou até destruídas pelas rápidas transformações urbanas, econômicas, sociais e demográficas das últimas décadas (KÜHL, 1998a). Fica evidente a preocupação com sua obsolescência, pois grande parte desse legado está subutilizado em meio à trama urbana, sofrendo fortes pressões políticas, econômicas e especulativas (SOUKEF JUNIOR, 2012). Somado a isso, existem questões como a falta de sensibilidade em relação a esses conjuntos arquitetônicos industriais, vistos apenas como espaços livres e versáteis que, após tomarem novos usos, perdem suas especificidades (KÜHL, 2008).

Por outro lado, mesmo que o patrimônio industrial constitua um problema de difícil gestão para as cidades, ele também pode se tornar um recurso potencial para elas (CANO SANCHIZ, 2015). Sobre o desafio de integrar os bens patrimoniais na vida contemporânea, Choay (2000) descreve a reutilização como uma tarefa complexa e que deve levar em conta o estado material do edifício:

Consistindo em reintroduzir um monumento desafetado no circuito das utilizações vivas, em arrancá-lo a um destino museológico, a reutilização é, sem dúvida, a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil de valorização patrimonial. [...] Atribuir-lhe novo destino é operação difícil e complexa, que não se deve fundar apenas sobre uma semelhança com o destino original. Esse destino deve, antes de tudo, ter em conta o estado material do edifício que, hoje em dia, exige ser apreciado em função do fluxo dos seus utilizadores potenciais (CHOAY, 2000, p. 191).

Conforme Kühl (1998a), no caso dos bens industriais ferroviários, o fato de estarem localizados em áreas centrais tornam as suas transformações particularmente interessantes para funções institucionais, comerciais, de serviços, etc., dada a sua primitiva característica como centro de convergência de pessoas. Assim, os edifícios ferroviários (sejam eles estações, depósitos, rotundas, oficinas,

etc.), mesmo que construídos para um fim particular e dimensionados para uma localidade específica, mostram-se bastante versáteis no reaproveitamento para novos usos.

A avaliação e a atuação sobre esses bens também não devem se restringir a questões de ordem técnica, sendo preciso estabelecer orientações mínimas para uma política de preservação do patrimônio industrial ferroviário brasileiro através de um trabalho em conjunto tanto na esfera pública (federal, estadual e municipal), como na privada (das empresas ferroviárias particulares) (OLIVEIRA, 2011).

Torna-se necessário que o debate sobre como tratar esses bens seja aprofundado, buscando conciliar a teoria com a prática, em um diálogo entre arquitetura, urbanismo e restauro (SOUKEF JUNIOR, 2012). O tombamento muitas vezes é apresentado como a maneira mais eficaz de preservar os bens patrimoniais, mas não deve ser entendido como a única forma de preservação (OLIVEIRA, SILVA, SILVA, 2018), devendo-se fazer uso em conjunto de instrumentos urbanísticos, métodos de planejamento urbano (que envolvam a participação popular), além de se rever a forma como os projetos de arquitetura lidam com o preexistente (SOUKEF JUNIOR, 2012).

Diante disso, faz-se importante pensar novos meios de percepção e reflexão sobre os espaços industriais, suas materialidades e apropriações. A ideia de ativação aparece como uma alternativa nessa discussão tanto por levar em conta as demandas sociais, como também por buscar o equilíbrio entre a memória e a nova função (CANO SANCHIZ, 2015), considerando os usos e territorialidades existentes e não pensando no bem patrimonial como objeto isolado na cidade.

## 2.2. DA ABORDAGEM FENOMENOLÓGICA

Por sua vez, o interesse pela base fenomenológica advém da crescente contribuição dos sentidos, da percepção e da experiência humana no cenário contemporâneo da arquitetura. Obras sobre fenomenologia, como as de Edmund Husserl (2008) e Maurice Merleau-Ponty (1999), são conceitualizadas em teorias como as de Juhani Pallasmaa (2011, 2016, 2018) e expressas na arquitetura de diversos arquitetos, com destaque para Peter Zumthor e Steven Holl (MONTANER, 2016).

No entanto, desde a década de 1970, Norberg Schulz (2006, p.445) já declarava a necessidade de uma fenomenologia da arquitetura. Isso porque a ciência, ao buscar um conhecimento “objetivo”, perde de vista o mundo-da-vida cotidiana que, em sua visão, deveria ser a verdadeira preocupação dos arquitetos e planejadores:

Nosso mundo-da-vida cotidiana consiste em “fenômenos” concretos. Compõe-se de pessoas, animais, flores, árvores e florestas, pedra, terra, madeira e água, cidades, ruas e casas, portas, janelas e mobílias. E consiste no sol, na lua e nas estrelas, na passagem das nuvens, na noite e no dia, e na mudança das estações. Mas também compreende fenômenos menos tangíveis, como os sentimentos. Isto é, o que nos é “dado” é o “conteúdo” de nossa existência (SCHULZ, 2006, p. 444).

A saída desse impasse seria o método da fenomenologia, concebida como um “retorno às coisas”, em oposição às abstrações e construções mentais (SCHULZ, 2006, p.445). Do ponto de vista da fenomenologia “[...] o universo da ciência é construído sobre o mundo vivido, e se queremos pensar a própria ciência com rigor [...] precisamos primeiramente despertar essa experiência do mundo da qual ela é expressão segunda” (MERLEAU-PONTY, 1999, p.3).

Como bem coloca Merleau-Ponty (1999), a fenomenologia procura “revelar o mistério do mundo e o mistério da razão” e, para tanto, busca descrever a experiência tal como ela é, pois o real, este tecido sólido e anterior ao conhecimento, não seria aquilo que se pensa, mas aquilo que se vive e percebe.

Segundo Matthews (2010, p. 31-32), a fenomenologia reconhece que toda experiência é a experiência de um “sujeito” específico. Assim, a descrição dos fenômenos acaba sendo a descrição de uma experiência subjetiva de um modo de ser-no-mundo. No entanto, o “subjetivo” não seria um mundo à parte, mas o mundo do qual temos consciência:

uma vez que o ser dos sujeitos é ser-no-mundo, isto é, uma vez que a experiência consiste em estar envolvido no mundo, uma descrição da experiência subjetiva não é uma descrição de algo puramente “interior”, mas de nosso envolvimento com um mundo que existe independentemente da experiência que temos dele (MATTHEWS, 2010, p. 31-32).

A fenomenologia nessa perspectiva pode ser entendida como o estudo de como os “objetos intencionais” aparecem à consciência; ou seja, ela está preocupada com o que são, para nós, os objetos que acreditamos experimentar no mundo. Estudar a nossa consciência de algo significa procurar entender o que se

quer dizer com esse “algo”, além do papel que ele desempenha na experiência humana compartilhada. Assim, a fenomenologia não procura dar uma explicação causal, mas sim descrever o que é essencial para a percepção dos objetos e o que significa “perceber” um objeto (MATTHEWS, 2010, p.14-18).

Para Matthews (2010, p. 16-17), diferentes formas de consciência têm relações diferentes com seus objetos intencionais, por isso grande parte da literatura fenomenológica se dedica ao estudo dos diferentes modos de consciência das coisas, como o “pensar”, o “perceber”, o “imaginar”, etc. Os estudos de Merleau-Ponty são um exemplo disso. Em sua “Fenomenologia da Percepção” (1999), Merleau-Ponty ressalta que “buscar a essência da percepção é declarar que a percepção não é presumidamente verdade, mas definida por nós como acesso a verdade” (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 14). Nesse sentido, a percepção se constitui como “o fundo sobre o qual todos os atos se destacam” (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 6).

A filosofia de Merleau-Ponty (1996), segundo Pallasmaa (2011), torna o corpo humano o centro do mundo e integra as experiências sensoriais de modo que “... eu percebo de maneira total com todo meu ser: eu abarco uma estrutura única da coisa, um modo único de ser, o qual fala com todos meus sentidos ao mesmo tempo” (MERLEAU-PONTY, 1964, p. 50 apud PALLASMAA, 2011, p.20).

Assim, a percepção pode ser entendida como o “ato ou a faculdade de perceber, adquirir conhecimentos pelos sentidos” (SALCEDO, 2016), sendo uma resposta aos estímulos externos, como também à atividade em que certos fenômenos são registrados enquanto outros retrocedem (TUAN, 1980). Por estar ligada ao campo sensorial, a percepção sempre será subordinada à presença de um objeto (OLIVEIRA, 1996), o qual é colocado em relevo no momento em que se rompe o horizonte da simples experiência sensorial: “Podemos ter visto uma coisa milhares de vezes sem, no entanto, tê-la jamais visto” (STRAUS, 2006).

Nesse momento questiona-se: qual seria a contribuição da fenomenologia para a preservação do patrimônio? Primeiramente, introduzir a experiência na arquitetura se torna fundamental para incluir o subjetivo, o perceptual, o sensorial e o corporal, ao passo que reforça o fenômeno da arquitetura contemporânea enquanto construção social:

O importante é que, por meio do subjetivo, se construa um mundo intersubjetivo e social. Por conseguinte, a experiência coloca a imaginação, as vivências e as intenções dos criadores em sintonia com as experiências, as necessidades, os desejos e as aspirações dos usuários (MONTANER, 2017, p.14).

Em segundo lugar, conforme ressalva Elliott (2002, p. 54 apud WELLS, 2016, p.7) em decorrência da sua ênfase na experiência vivida, a fenomenologia se torna um método pertinente para se compreender, por uma perspectiva pessoal, o que é significativo sobre um ambiente histórico:

[...] a abordagem fenomenológica é de particular relevância quando estamos lidando com questão de significância para a preservação... Se um lugar histórico é um fenômeno, então o termo “significativo” deve ser usado na preservação para descrever lugares cuja característica física e associação das matrizes histórica, mítica e social possam e, de fato, evoquem experiências de assombro, maravilhamento, beleza e identidade, entre outros<sup>7</sup> (ELLIOT, 2002, p.54 apud WELLS, 2016, p.6).

Nessa perspectiva, as emoções que surgem da forma ocorrem pelos confrontos entre o homem e o espaço e entre a mente e a matéria, de modo que “um impacto arquitetônico emocional está relacionado a um ato e não a um objeto ou a um elemento visual ou figurativo. Conseqüentemente, a fenomenologia da arquitetura se fundamenta em verbos e não em substantivos” (PALLASMAA, 2016, p. 23).

A partir disso, entende-se que, embora seja subjetiva, a descrição da experiência se baseia em verbos, pois são esses confrontos que revelam o mundo intersubjetivo e social do qual se tem consciência. A fenomenologia da arquitetura, portanto, ao dar ênfase sobre o mundo vivido, torna-se de interesse por colocar em discussão a experiência que se tem dos espaços.

---

<sup>7</sup> Tradução nossa. Lê-se no original: *The phenomenological approach is of particular relevance when dealing with the questions of significance for preservation. ... If a historical place is such a phenomenon, then the term ‘significant’ should be used in preservation to describe places whose physical character and matrices of historical, mythical, and social associations can and do evoke experiences of awe, wonder, beauty, and identity, among others* (ELLIOT, 2002, p.54).

### 3. CAPÍTULO 1: EXPERIÊNCIA, ATIVAÇÃO E ESPETÁCULO

Neste primeiro capítulo busca-se relacionar as principais temáticas estudadas. Inicialmente, descreve-se a preocupação com a redução da experiência corporal e sensorial dos ambientes urbanos, ao passo que cresce a espetacularização patrimonial. Através de um olhar sobre as práticas cotidianas, procura-se pensar que a ativação dos espaços patrimoniais deve partir de uma leitura que respeite os usos preexistentes. Como uma forma de inspirar procedimentos metodológicos que permitam, através da experiência, reconhecer essas apropriações e territorialidades, recorre-se às ideias e práticas do movimento Internacional Situacionista.

#### 3.1. DA EXPERIÊNCIA PATRIMONIAL À SOCIEDADE DO ESPETÁCULO

A partir de uma visão fenomenológica da arquitetura, Juhani Pallasmaa (2016, p.114) ressalta que “além de vivermos no espaço, também habitamos o tempo”. Segundo o autor (2011, p. 16-17), a arquitetura, ao permitir dar medidas humanas ao tempo e ao espaço, torna-se o principal instrumento do ser humano para se relacionar com o espaço ilimitado e com o tempo infinito, deixando-os toleráveis, habitáveis e compreensíveis para a humanidade.

Para Pallasmaa (2018), o tempo não pode ser lembrando enquanto uma dimensão física, sendo apenas compreendido por meio de suas realizações, como os vestígios, lugares e eventos da ocorrência temporal. A arquitetura possui como tarefa preservar a experiência da continuidade da cultura e da vida, sendo que é por meio das diversas camadas temporais dos cenários construídos que se apreende o passado e o fluxo do tempo cultural (PALLASMAA, 2016, p.117). Da mesma forma, os lugares antigos são importantes principalmente por estruturarem e modificarem as experiências do mundo, enraizando as pessoas no curso do tempo com uma sensação de proteção e segurança (PALLASMAA, 2016, p.122).

Segundo Choay (2000, p. 16; 22), para apaziguar as incertezas de princípios e as angústias da morte, duas noções (frequentemente confundidas) foram criadas no ocidente para assegurar o ser no tempo. A primeira é a de *monumento*, uma obra com a finalidade de fazer reviver no presente um passado engolido pelo tempo. A segunda, mais recente, é a de *monumento histórico*, um objeto do passado

convertido em testemunho histórico sem ter tido em sua origem um destino memorial; ou seja, ele foi constituído como tal posteriormente pelos olhares que o selecionaram dentre a massa de edifícios existentes.

Relembra-se também a crítica feita por Choay (2000), para quem o patrimônio histórico parece ter perdido sua função construtiva para representar o papel de um espelho no qual as sociedades humanas contemplam passivamente sua própria imagem, sendo levadas ao culto de uma identidade genérica. Para a autora, a figura ilusória contemplada através do espelho patrimonial seria um meio de eliminar as diferenças e heterogeneidades às quais não se consegue fazer face (CHOAY, 2000, p. 218).

Para Jeudy (2005, p.21-22), esse culto ao passado é entendido como uma forma de resistir à possibilidade de perder o sentido da própria continuidade. No entanto, o que estaria impulsionando a conservação para o futuro não seria mais a angústia da perda dos vestígios, mas o medo de não ter mais nada para transmitir (JEUDY, 2005, p.46). Isso levaria a uma gestão antecipada do tempo, que anularia toda a possibilidade de acidente da transmissão (JEUDY, 2005, p.54).

Segundo Jeudy (2005, p.20-22), o processo de reflexividade consiste em promover a visibilidade pública de objetos, locais e relatos fundadores da estrutura simbólica de uma sociedade. Assim, o princípio da reflexividade possibilita acreditar que, contra o risco do esquecimento, as escolhas da conservação não podem mais ser arbitrárias. Na visão do autor (2005, p.42-43), esse processo é mais bem observado na Europa, onde o patrimônio carrega consigo uma forte “questão de identidade cultural”, de modo que cada região deve dispor do “seu” patrimônio para demonstrar sua capacidade “multicultural”.

É importante ressaltar que esse processo de reflexividade não é universal. O Japão, por exemplo, parece não passar pelo mesmo risco à “identidade cultural” do que os países europeus – como as tradições são mais manifestadas **no exercício cotidiano** de suas práticas simbólicas, não há tanta necessidade de reivindicar a sua identidade. Diante disso, o autor questiona: “Devemos daí deduzir que, em um país onde a expressão viva da cultura persiste no cotidiano graças a uma

multiplicidade de trocas simbólicas que envolvem o próprio corpo, a referência ao patrimônio não tem sentido?” (JEUDY, 2005, p. 22-23).

Para Paola Jacques (2005a), o caso brasileiro, mesmo importando muitos dos procedimentos técnicos e práticos do *savoir-faire* europeu, aparenta estar entre a perspectiva da patrimonialização europeia e a falta de uma “noção de patrimônio” oriental.

Somado ao processo de reflexividade, passa-se também por uma revolução “*protética*” que teria desviado a natureza da técnica, reduzindo a experiência corporal do mundo físico e o contato humano. Associada à lógica das redes, esses processos estariam levando as construções individuais a serem concebidas sem relação contextual (CHOAY, 2000, p. 213-215).

Essa crítica à desconexão entre arquitetura e o contato humano foi também formulada por Tuan (1980) e Pallasmaa (2011). Segundo Tuan (1980), o órgão do sentido mais exercitado varia com relação ao indivíduo e a sua cultura. No caso do pensamento ocidental, a predileção pela visão é inegável e a principal consequência disso é a supressão dos demais sentidos (PALLASMAA, 2011). Cada sentido tem o papel de reforçar os outros, de modo que revelam conjuntamente o caráter do objeto (TUAN, 1980). No entanto, com as extensões tecnológicas da visão e da proliferação de imagens, acontece a diminuição da complexidade do sistema sensorial e o reforço da sensação de isolamento e alienação (PALLASMAA, 2011).

Em *Carne e Pedra* (2003), Richard Sennett procurou compreender como algumas experiências corporais foram expressas na arquitetura, no urbanismo e na vida cotidiana em momentos específicos da história. Para o autor, nos tempos atuais o ambiente urbano é afligido pela monotonia e o cerceamento tátil. Muitos projetos arquitetônicos nos condenam à privação sensorial, enquanto os meios de comunicação nos fazem experimentar nossos corpos de uma maneira mais passiva que nossos antepassados. A carência dos sentidos também decorre da dispersão geográfica e das novas tecnologias que entorpecem o corpo humano, ao passo que a experiência da velocidade reforça a desconexão do espaço (SENNETT, 2003, 15-19).

Para Jeudy (2005, 75-76), toda a história contemporânea da patrimonialização é a da passagem do simbólico ao virtual, de modo que nada mais escapa à virtualização das riquezas simbólicas das sociedades. Por outro lado, buscamos ainda uma interação corporal entre quem observa e o objeto em si. Haveria, então, duas esferas: a dos objetos expostos, com os quais poderíamos ter relações corporais “vivas”, e a dos objetos virtuais, que pertence ao domínio da pesquisa e da compilação. Contudo, o mundo dos objetos e das relações simbólicas já foi virtualizado e a “relação vivida” com o objeto está destinada a desaparecer em favor da relação virtual.

Por conta disso, Choay (2000, p. 218-219) observa que o meio para se escapar dessa “ficção narcísica do espelho patrimonial” seria a reconciliação com a competência de edificar – a capacidade de se articular ao mundo natural por meio da relação com o corpo humano, dispondo-nos no espaço e na duração:

**[...] a travessia concreta e prática do espelho patrimonial [...] não pode ser tentada senão através da mediação do nosso corpo.** Ela passa, precisamente, por um corpo a corpo, o do corpo humano com o corpo patrimonial. Ao primeiro, cabe mobilizar e recolocar em alerta todos os seus sentidos, restabelecer a autoridade do toque, da cinestesia, da cinética, da audição e do próprio odor e recusar, conjuntamente, a hegemonia do olhar e as seduções da imagem fotográfica ou numérica. Ao segundo, incumbiria um papel propedêutico: fazer aprender ou reaprender as três dimensões do espaço humano, as suas escalas, a sua articulação, a sua contextualização [...] (CHOAY, 2000, p. 224, grifo nosso).

Logo, a mediação pelo corpo se coloca tanto como uma saída à ficção narcísica e ao culto de uma identidade genérica de que fala Choay (2000), como também se torna a fonte de todo um conhecimento corporificado: “meu corpo me faz lembrar quem eu sou e onde me localizo no mundo”, ressalva Pallasmaa (2011, p. 10-11). Constitutivo para a identidade, até mesmo o ato de memorizar envolve todo o corpo, não se restringindo apenas a uma capacidade cerebral (PALLASMAA, 2018).

Contudo, na *Sociedade do Espetáculo*, de Guy-Debord, a velocidade e a transparência enfraquecem a recordação, de modo que cada vez mais se consegue apenas admirar e não mais se lembrar (PALLASMAA, 2018).

Em *A Sociedade do Espetáculo*, Debord (1997 [1967]) desenvolveu uma crítica sobre um novo estágio do capitalismo (BONNETT, 1999, p. 25), no qual a sociedade moderna é oprimida pelas imagens através das quais age e vive

(BONNETT, 1989, p. 135). O autor pensou o espetáculo como um mundo que é objeto de contemplação e não da intervenção direta, de modo que a ordem econômica dominante cultiva espectadores, induzindo-os à passividade (PINDER, 2009, p. 146).

Segundo Jacques (2003; 2005b), correntes de pensamento urbano ainda tendem à espetacularização de nossas cidades contemporâneas, seja pelo congelamento ou pastiche (como a cidade-museu e a patrimonialização desenfreada, especialmente de centros históricos), ou pela difusão e a retomada da ideia modernista de “tábula rasa” (como a cidade genérica<sup>8</sup> e a urbanização generalizada) (KOOLHAS, 2014 [1995], p. 29-66).

O patrimônio na atualidade representaria simultaneamente duas perspectivas contraditórias: a globalização cultural e a heterogeneidade cultural. O turismo cultural em escala mundial baseia-se na manutenção de uma heterogeneidade cultural garantida pela museografia: “O mundo deve se tornar um grande museu para que a identidade, a etnicidade, a alteridade, não sejam mais do que rótulos, e que a invocação destas últimas sirva sobretudo para o comércio turístico mundial” (JEUDY, 2005, p.42-43).

Essas ideias também são compartilhadas por Jacques (2005b), para quem há uma tendência global evidente de produção de uma imagem singular de cidade. Paradoxalmente, essas imagens se parecem cada vez mais<sup>9</sup>, visto que elas procuram seguir um modelo internacional homogeneizador que, por sua vez, busca o turista internacional e se esquece do habitante local, ocasionando a perda das memórias culturais ou ainda processos de gentrificação. As cidades brasileiras, segundo a autora, talvez por suas informalidades e pela atuação de seus atores sociais urbanos, ainda conseguem manter certa multiplicidade no espaço público mesmo que estejam sujeitas à pressão homogeneizadora da cidade-espetáculo.

Jacques defende, em vários trabalhos (2003, 2005a, 2005b, 2008), que somente com a participação, a experiência e a vivência efetiva, os espaços públicos podem deixar de ser cenários para se transformarem em palcos - de trocas, conflitos e encontros. Assim, a autora constata que há uma relação inversamente

<sup>8</sup> Ver: KOOLHAAS, R. A cidade Genérica. In. *Rem Koolhaas, três textos sobre a cidade*, 2014 [1995].

<sup>9</sup> Jacques (2005b) recorda que no aforismo 34 de *A sociedade do Espetáculo* (1997 [1967]), Guy Debord já anunciava que “O espetáculo é o capital em tal grau de acumulação que se torna imagem”.

proporcional entre o espetáculo e a participação popular e, além disso, a experiência corporal na cidade se coloca como uma possibilidade de micro-resistência ao processo de espetacularização, uma vez que **a cidade vivida sobrevive no corpo daqueles que a experimentam.**

### 3.2. DAS PRÁTICAS COTIDIANAS À ATIVAÇÃO

Com a expansão cronológica do que é considerado patrimônio histórico houve a incorporação da proteção dos bens industriais. Como visto anteriormente, se por um lado eles são de fácil adaptação às novas utilizações por suas características construtivas, por outro, devido às próprias dimensões, sua preservação parece ilusória em um tempo de remodelação dos territórios. Assim, a reconversão dos edifícios industriais depende tanto de uma conservação histórica como também de uma saudável economia logística (CHOAY, 2000, p. 191-192).

Em 1976, as Recomendações de Nairóbi (UNESCO, 1976) já ressaltavam a importância da salvaguarda e da integração harmoniosa dos centros históricos na vida contemporânea. O documento defende que as atividades humanas, desde as mais modestas, **têm uma significação** em relação ao conjunto histórico, de modo que precisam ser respeitadas. As recomendações sugerem também que a proteção e a restauração devem manter as funções apropriadas existentes e criar outras viáveis e compatíveis com o contexto econômico e social em que se inserem, mas sem descaracterizar o caráter do conjunto.

Embora as Recomendações de Nairóbi também façam menção sobre a importância das políticas de revitalização para converter os conjuntos históricos em polos de atividades culturais, vê-se no Brasil a multiplicação de projetos de revitalização urbana de caráter patrimonial sem questionamento crítico algum. Seguem a mesma fórmula em diferentes cidades históricas, passando pela patrimonialização, estetização, espetacularização e padronização de seus espaços e, quando não, levam também à gentrificação (JACQUES, 2005a).

Mesmo que a reflexão acima se refira aos centros históricos, é possível traçar algumas relações com os casos dos conjuntos industriais e complexos ferroviários. Esses bens também são muitas vezes apropriados por diversos usos da população, e não podem ser desconsiderados nas propostas de gestão patrimonial

ou nos projetos de intervenção por incorrer no risco de romper relações de memória e de pertencimento, mecanismos do processo de identidade (MENESES, 2009, p.27) que nos situam no tempo e no espaço, respectivamente.

Para Meneses (2009, p. 26-27), enquanto o habitante do lugar possui ações territorializadas inseridas em sua **vida cotidiana** (ou seja, a cotidianidade é precondição), o “turista” realiza uma atividade desterritorializada, seccionada e oposta ao seu cotidiano, desprendida de habitualidade.

Em seu estudo sobre a cultura, Michel de Certeau (2008, p.18) constata que diante de uma sociedade em que vigora uma distribuição desigual de forças, os processos de subversão (entendidos como “táticas”) servem aos mais fracos como “resistência” às produções socioculturais impostas pelas “estratégias dominantes”. O autor ressalta que as práticas cotidianas seriam os modos como os usuários se (re)apropriam do espaço organizado pelas técnicas de produção e consumo sociocultural.

Conforme ressalva Fortuna (2012), os comportamentos afetivos (que o autor entende como micro-territorialidades) podem induzir processos de (re)funcionalização, tornando espaços urbanos, como os vestígios da cultura pós-industrial, aptos para atividades que não foram previstas originalmente. Desse modo, muitos espaços “vazios” (material e socialmente) das cidades, ao serem investidos de novas práticas e significados, são capazes de mobilizar energias e produzir ações sociais.

Careri (2013b) também reforça a ideia de que muitos espaços que se encontram “vazios” na cidade precisam ser preenchidos de significados antes que sejam preenchidos de coisas.

Nesse sentido, reconhecer essas práticas espaciais e seus praticantes se torna um primeiro passo para se pensar a ativação desses espaços patrimoniais/industriais no cotidiano da sociedade. Ao perceber esses usos e compreender seus significados, pode-se refletir sobre a razão deles acontecerem e, possivelmente, pensar em modos de potencializá-los e valorizá-los para fazê-los perdurarem (desde que não descaracterizem aspectos únicos dos bens). Tomando emprestado alguns termos do movimento Internacional Situacionista (grupo que será

apresentado posteriormente), pode-se dizer que é necessário compreender as “motivações comportamentais” dos “vivenciadores” do local.

A visão de ativação aqui sugerida possui certas proximidades com o pensamento apresentado por Norbert Schulz em seu texto “O Fenômeno do Lugar” (2006, p. 454), no qual o antigo conceito romano de *genius loci* é resgatado. Esse “espírito guardião” dos lugares é o que lhes dá vida e determina suas essências. O *genius* denota assim o que uma coisa é ou o que “ela quer ser” (expressão de Louis Kahn). Os antigos romanos já reconheciam a grande importância de se estabelecer uma boa relação com o lugar e de “entrar em acordo com o *genius*”, pois a sobrevivência deles dependia disso.

Para Schulz (2006, p. 454), o propósito existencial da arquitetura seria fazer um sítio tornar-se um lugar, **revelando os significados latentes** do ambiente. Mesmo que seja um fato que os lugares estão sempre em transformação, isso não significa que o *genius loci* também mude. Um lugar deve ter a “capacidade” de receber diferentes “conteúdos”, pois protegê-lo e conservá-lo implica a concretização de sua essência sempre em novos contextos históricos. O autor chega à conclusão de que o lugar se apresenta primeiramente como um dado vivido para, ao final, surgir como um “mundo estruturado”:

Poderíamos dizer também que a história de um lugar deveria ser sua “autorrealização”. O que, a princípio, eram simples possibilidades é revelado pela ação humana, iluminado e “conservado” em obras de arquitetura que são ao mesmo tempo “velhas e novas”. Assim sendo, um lugar comporta propriedades que têm um grau variável de invariância (SCHULZ, 2006, p.454).

Essas ideias também se aproximam da visão de Jean-Marc Besse sobre “a paisagem como projeto”. Para o autor (2014), projetar a paisagem é, de forma ambígua, representar o real (projeção) enquanto se imagina o que ele poderia ser ou vir a ser (projeção). Em outras palavras, trata-se de testemunhar, por um lado, e modificar, por outro. Em síntese, o projeto seria o ato de “criar algo que já estava aí” (BESSE, 2014, p.61), deixando ainda algo de “inacabado”:

O mundo é uma totalidade inacabável, mas também um meio no qual vivemos. [...] Projetar é, portanto, primeiramente querer esse inacabamento, e a responsabilidade do projetista, [...] talvez resida nisto: é o portador do inacabamento, isto é, das significações em reserva, dos horizontes espaciais e temporais dentro mesmo da localização dos futuros. Um mundo sem horizontes, [...] simplesmente deixou de ser um mundo (BESSE, 2014, p.66).

Essa abordagem é consonante com a visão de Tadao Ando sobre o projeto de arquitetura que cria uma paisagem ao jogar com as características do lugar: “A presença da arquitetura – a despeito de seu caráter autossuficiente – cria inevitavelmente uma nova paisagem. Isso implica a necessidade de descobrir a arquitetura que o próprio sítio está pedindo” (ANDO, 2006, p.497).

É importante destacar que “ativar” também se distingue de “atualizar”. Como ressalva Jeudy (2005, p. 51, 54), a atualização daquilo que pertence ao passado seria uma maneira de tornar presente apenas na aparência e, pela vontade de rememoração, aquilo que não é/está mais. O autor entende a atualização como uma maneira de subtrair a temporalidade atribuída ao passado para torná-lo atemporal e, assim, conferir-lhe um “poder de contemporaneidade” ao dar uma função temporal àquilo que está “fora do tempo”. Por conta disso, a passagem entre o inatual e o atual não existiria:

Contudo, insistimos em acreditar em tal passagem, pela obsessão de selecionar o que parece determinar essa ordenação temporal necessária à memória operacional. A atualização seria, dentro da lógica da reflexividade patrimonial, fruto da crença no trabalho eficaz de seleção de imagens inatuais [...] (JEUDY, 2005, p.55).

Há também que se destacar que muitas vezes é difícil “ativar” processos que durem e, nesses casos, pode ser ainda mais interessante procurar entender qual o projeto que os Outros já ativaram. Para Careri (2017), parece ser mais honesto e projetual colocar-se como explorador de projetos em curso e alimentá-los com energia. Pensando dessa forma, há mais esperanças de que as práticas espaciais continuem mesmo depois de sua saída do “campo de jogo”, visto que os processos já estavam acontecendo.

Diante do exposto, o que se defende neste estudo é que a ativação do patrimônio industrial e ferroviário deve partir de uma leitura respeitosa do preexistente, reconhecendo as solicitações latentes do lugar e não o considerando um objeto isolado. Essa postura pode ser entendida como o ato de considerar o que já existe (“atestar”, como diz Besse), frente à ação de propor (ou muitas vezes impor) uma modificação. Considera-se ainda a possibilidade de simplesmente impulsionar os processos já ativados pelos usuários.

Assim, estando mais evidente que se busca identificar as práticas espaciais cotidianas e seus praticantes, resta ainda pensar como seria possível reconhecê-los e registrar esse processo.

Para tanto, recorre-se à crítica urbana do Movimento Internacional Situacionista que se apoiava, sobretudo, na observação e na experiência da cidade existente. Os situacionistas buscavam combater a passividade e a alienação das pessoas, consequências da sociedade do espetáculo, com uma revolução da vida cotidiana. Para tanto, desenvolveram a ideia de “situação construída”<sup>10</sup>, criaram a Psicogeografia - um novo estudo do meio urbano voltado à geografia afetiva das cidades - e a Deriva - uma técnica pautada no caminhar, que buscava a apreensão e apropriação desse relevo afetivo (JACQUES, 2003).

Segundo Jacques (2003), as ideias, procedimentos e práticas urbanas situacionistas ainda podem ser considerados um pensamento singular e inovador que permitem inspirar novas experiências de apreensão do espaço urbano.

Nessa perspectiva, tomam-se como **referências** as experiências situacionistas. Entende-se que por meio do estudo da prática da deriva existe a possibilidade de enriquecer metodologicamente a percepção dos espaços industriais e suas práticas cotidianas através da experiência do caminhar.

### 3.3. O PENSAMENTO SITUACIONISTA SOBRE A CIDADE

O período mais ativo da Internacional Situacionista (I.S.) ocorreu em Paris, nas décadas de 1950 e 1960, quando se testemunhava um enorme programa de reconstrução da cidade (BONNETT, 1999, p. 27). Seu principal fundador, Guy-Ernest Debord (1931-1994), foi muito influenciado pelo movimento Dadá e Surrealista. Entre 1951 e 1952 ele teve uma breve relação com o movimento Letrista, mas logo os deixou para fundar com amigos a Internacional Letrista (I.L.). De 1952 a 1957 esse novo grupo publicou periódicos como o *Internationale Lettriste* (de 1952 até 1954) e o *Potlatch* (de 1954 até 1957), tratando de questões inicialmente ligadas à arte, à superação do Surrealismo, à vida cotidiana em geral e também à arquitetura e urbanismo, especialmente como crítica ao funcionalismo

<sup>10</sup> A ideia de “situação construída” pode ser entendida como um desenvolvimento da tese da “construção de momentos”, de Henri Lefebvre, teórico marxista que teve relação com a Internacional Situacionista, em sua trilogia: *La critique de la vie quotidienne*: primeiramente *Introduction à la critique de la vie quotidienne*, publicada em 1946; em seguida, *Critique de la vie quotidienne*, em 1963; e, por último, em 1968, *La vie quotidienne dans le monde moderne* (JACQUES, 2003).

moderno. Além dos periódicos próprios, ressalta-se que importantes textos da Internacional Letrista foram publicados na revista belga *Les lèvres nues*<sup>11</sup> entre 1955 e 1956 (JACQUES, 2003, p. 16).

A Internacional Letrista já apresentava algumas ideias e práticas que posteriormente formaram a base do pensamento urbano situacionista, como a deriva, a psicogeografia e a construção de situações, elaboradas em colaboração com membros de grupos de artistas europeus com tendências semelhantes, como Asger Jorgensen, Constant Nieuwenhuys e Raoul Vaneigem. Aos poucos, os laços entre esses diferentes grupos de artistas se estreitaram e, em 1957, em Cosio d'Arroscia (Imperia, Itália), a Internacional Situacionista foi fundada passando rapidamente a ter adeptos em vários países (figura 1) (JACQUES, 2003, p. 17-18).

**Figura 1** – Fundadores da Internacional Situacionista em Cosio d'Arroscia, Itália, abril de 1957<sup>12</sup>



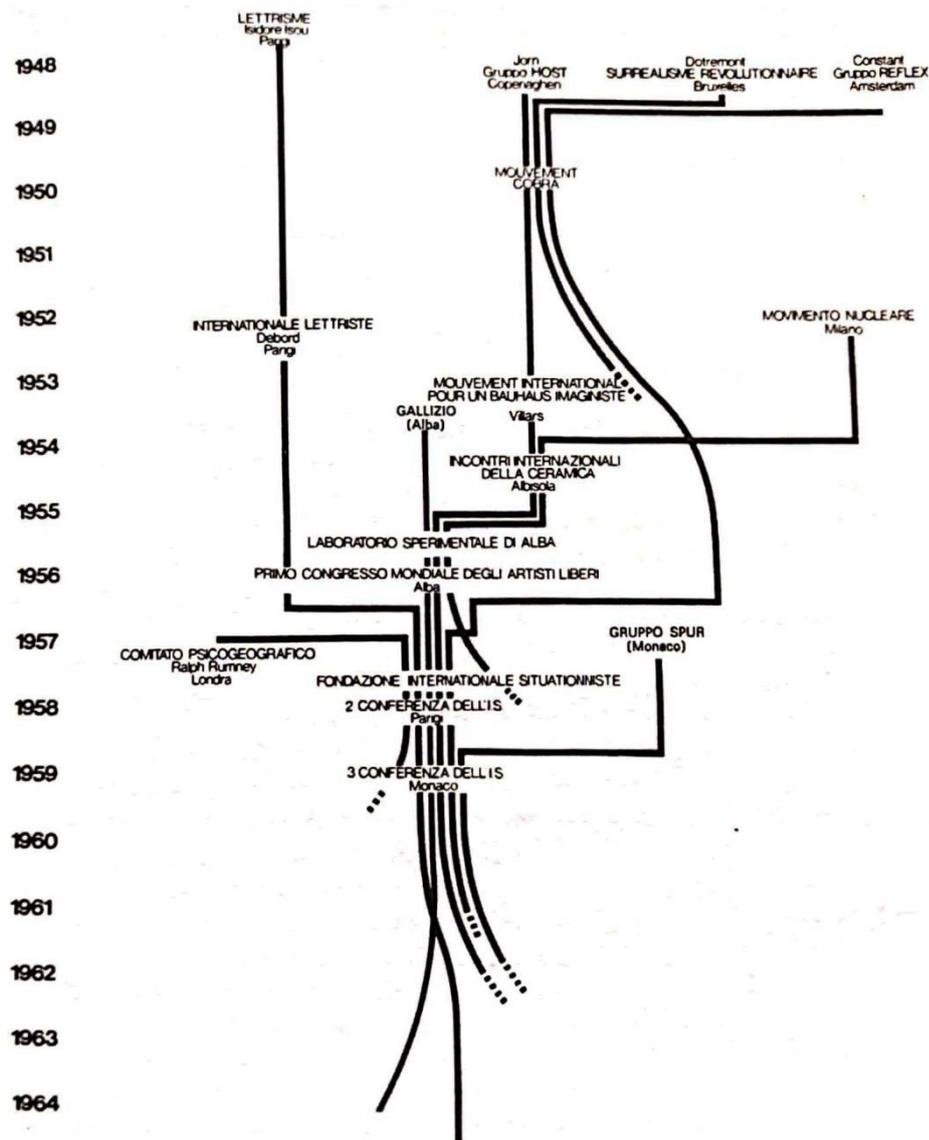
Fonte: <http://www.notbored.org/group-shots.html>. Acesso em 30 out. 2020.

No esquema abaixo (figura 2), apresentado por Mirella Bandini em seu livro *“L'estetico il politico: da Cobra all'Internazionale Situazionista 1948/1957”* (1999), pode-se observar como se deu a convergência dos movimentos que originaram a Internacional Situacionista: o *“London Psychogeographical Association”* (LPA); o *“Movimento Internacional por uma Bauhaus Imaginista”* (MIBI), fundado após a dissolução do grupo Cobra, e a própria *“Internacional Letrista”* (IL).

<sup>11</sup> Com destaque para *“Introdução a uma crítica da geografia urbana”*, de 1955, e *“Teoria da Deriva”*, de 1956 (replicada posteriormente no segundo número da *Internationale Situationniste*).

<sup>12</sup> Da esquerda para a direita: Guiseppe Pinot Gallizio, Piero Simondo, Elena Verrone, Michele Bernstein, Guy Debord, Asger Jorn e Walter Olmo.

**Figura 2** – Esquema dos movimentos europeus que convergiram na Internacional Situacionista



SCHEMA DEI MOVIMENTI EUROPEI CONVERGENTI NEL LABORATORIO DI ALBA

Fonte: BANDINI, 1999.

A Internacional Situacionista, conhecida pela sigla I.S., foi um grupo pequeno e organizado (teve, no total, 72 membros de 16 países), que evitava hierarquias e estimulava ações de organizações revolucionárias autônomas (PINDER, 2009, p. 145).

Para Mario Perniola, filósofo italiano que conheceu os membros da Internacional Situacionista, o grupo teria representado a última vanguarda histórica do século XX (PERNIOLA, 2013, p.33). Andrade (1993, p.16) reitera que, dentre as

vanguardas experimentais do pós-guerra, a I.S. foi um dos movimentos que mais levou às últimas consequências a aproximação entre a arte e a vida, fazendo da rua a conexão entre a filosofia e a política.

O pensamento urbano situacionista se baseava na ideia central de “situação construída” (*Situation Construite*) (JACQUES, 2003). Esse conceito já havia sido tratado na revista letrista *Potlatch* e foi reafirmado no discurso de inauguração da Internacional Situacionista, em 1957, no qual Debord defendeu a construção de situações como o objetivo central do grupo:

Nossa ideia central é a construção de situações, isto é, a construção concreta de ambiências momentâneas da vida, e sua transformação em uma qualidade passional superior. Devemos elaborar uma intervenção ordenada sobre os fatores complexos dos dois grandes componentes que interagem continuamente: o cenário material da vida; e os comportamentos que ele provoca e que o alteram (DEBORD, 2003c [1957], p.54).

Entre 1958 e 1969, os situacionistas publicaram 12 edições da revista *Internationale Situationniste* (JACQUES, 2003). Na primeira edição, o grupo apresentou seus principais conceitos e definiu a situação construída como um “Momento da vida, concreto e deliberadamente construído pela organização coletiva de uma ambiência unitária e de um jogo de acontecimentos” (INTERNATIONALE SITUATIONNISTE, 2003a, p. 65), que permitiria realizar novos comportamentos e experimentar, na realidade urbana, os momentos de uma sociedade mais livre (CARERI, 2013b, p. 98). Essa proposta foi fundamentada pela teoria urbana crítica do grupo, o “Urbanismo Unitário” – U.U. (*Urbanisme Unitaire*), um conceito referente à criação coletiva de um espaço dinâmico, móvel, lúdico e vivido por seus criadores, que transcendia as divisões sociais e espaciais e encontrava expressão na experimentação imediata e na luta política (PINDER, 2009, p. 148).

Nossas perspectivas de ação sobre o cenário chegam, no seu último estágio de desenvolvimento, à concepção de um urbanismo unitário. O urbanismo unitário (UU) define-se, em primeiro lugar, pelo emprego do conjunto das artes e técnicas, como meios de ação que convergem para uma composição integral do ambiente. [...] Em segundo lugar, o urbanismo unitário é dinâmico, isto é, em estreita ligação com estilos de comportamento. (DEBORD, 2003c [1957], p.54-55).

O Urbanismo Unitário não pretendia ser uma doutrina urbanística, mas uma crítica ao urbanismo enquanto uma disciplina separada e cética (PERNIOLA, 2013, p.44). Era considerado “unitário” por ser contra a separação moderna de funções, fundamentadas na “Carta de Atenas” de 1933 (JACQUES, 2003, P.15).

Portanto, eles querem tentar imaginar um novo urbanismo. Por que unitário? Porque eles dizem que o urbanismo não deve mais estar nas mãos somente dos arquitetos, urbanistas, administradores e políticos, mas que todas as artes devem contribuir para a construção da cidade. Então, unitário no sentido de uma nova arte que reúne todas as artes. Toda arte constrói a cidade, mas primeiro constrói outros estilos de vida, porque o estilo de vida no qual vivemos nos é dado como imutável, mas nós sabemos que podem existir muitos outros e é necessário começar a praticá-los. (CARERI, 2021, no prelo<sup>13</sup>).

Um Urbanismo Unitário [...] deve ser realizado em uma estreita relação com os fatos da vida, se trata, portanto, de conhecê-los e torná-los conhecidos. É necessário entender que tudo o que queremos alcançar nesse domínio do Urbanismo ou da Arquitetura, não terá nenhum valor, se antes não tivermos encontrado uma resposta para a questão do estilo de vida [...] <sup>14</sup> (WOLMAN, 1999 [1956], p.252-253).

Segundo Perniola (2013, p.44), o Urbanismo Unitário foi levado para duas direções diferentes: com Constant, que realizou o projeto da Nova Babilônia, e com Debord, que entendia que o U.U. só poderia se manifestar como uma crítica teórica radical do urbanismo.

Pode-se notar uma sequência na mudança de escala de preocupação e área de atuação do pensamento situacionista. Nos primeiros seis números da *Internationale Situationniste* (até 1961), as questões tratavam basicamente de arte, passando para uma preocupação mais centrada no urbanismo, pois o grupo percebeu que propor uma arte integral ligada à vida, indo além dos padrões vigentes da arte moderna, teria relação direta com o meio urbano (JACQUES, 2003, p. 18).

As investigações situacionistas se referiam à experiência da cidade existente como base para uma proposta de cidade situacionista; mas, à medida que o grupo aprofundava as suas experiências urbanas, os membros abandonaram a ideia de propor cidades reais e passaram à crítica feroz contra o urbanismo e o planejamento em geral<sup>15</sup>. Eles eram contra o monopólio urbano dos urbanistas e planejadores e a favor de uma construção realmente coletiva das cidades. Os situacionistas

<sup>13</sup> Essa passagem é um fragmento da entrevista realizada com Francesco Careri durante o curso online de Artes Cívicas no dia 01/06/2020, por Matheus Alcântara Silva Chaparim e Paulina Maria Caon, para a edição especial da Revista Risco (Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo), do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP), sobre a Internacional Situacionista. A entrevista será publicada em 2021.

<sup>14</sup> Tradução nossa. Encontra-se no original: *Una Urbanistica Unitaria – la sintesi, da noi sollecitata, di arte e tecnica – dovrà costruirsi in unione a nuove creazioni che si tratta d'ora in avanti di individuare e divulgare. Bisogna comprendere che tutto ciò che si può realizzare d'ora in poi nella urbanistica, nell'architettura o altrove, ha valore solo nella misura in cui risponde al problema dello stile vitale, e nella misura in cui tale risposta è giusta.* (WOLMAN, 1999 [1956], p.252-253).

<sup>15</sup> Jacques (2003) reitera que não existiu de fato um modelo de espaço urbano situacionista (embora o membro Constant tenha feito uma tentativa renegada com a Nova Babilônia, que levou ao seu desligamento da I.S. em 1960). O que existiu foi um uso, ou apropriação, situacionista do espaço urbano, assim como uma forma situacionista de viver e experimentar a cidade.

perceberam que não seria possível propor uma forma de cidade pré-definida, pois, segundo suas próprias ideias, essa forma derivaria da vontade de todos e não poderia ser ditada por um planejador. Qualquer construção dependeria da participação ativa dos cidadãos, o que só seria possível por meio de uma verdadeira revolução da vida cotidiana (JACQUES, 2003, p. 18-20). Os Situacionistas viam o urbanismo existente como uma das principais causas da alienação e sua espacialização era a forma mais avançada da sociedade capitalista de consumo (STEVENS, 2009, p. 151-152).

Nesse sentido, a I.S. chegou a uma convicção exatamente oposta àquela dos arquitetos modernos. Enquanto os modernos acreditaram, em um primeiro momento, que a arquitetura e o urbanismo poderiam mudar a sociedade, os situacionistas estavam convictos de que a própria sociedade deveria mudar a arquitetura e o urbanismo. Se os modernos chegaram a achar que a arquitetura poderia evitar a revolução, os situacionistas, ao contrário, queriam provocar a revolução e pretendiam usar a arquitetura e o ambiente urbano para induzir a participação das pessoas no enfrentamento à alienação e à passividade da sociedade (JACQUES, 2003, p.19-20).

Os situacionistas buscavam a transformação radical das relações e dos espaços sociais, acreditando que a revolução deveria implicar não apenas em mudança nas formas de governo político, mas também do tecido e textura da vida cotidiana<sup>16</sup>. Um processo para superar a alienação, fragmentação e divisão da vida dominada pela mercadoria, no qual as pessoas pudessem descobrir seus verdadeiros “eus” e desejos. O grupo entendia que, para mudar a vida cotidiana, era necessário mudar os espaços cotidianos, propícios para novos modos de vida (PINDER, 2009, p. 144).

Vários textos situacionistas davam ênfase ao estudo e à transformação da vida cotidiana, com destaque para *Perspectivas de Modificações Conscientes na Vida Cotidiana*, escrito por Debord na edição nº 6 da *Internationale Situationniste*, em 1961: “Estudar a vida cotidiana seria uma tarefa ridícula, e condenada a nada apreender de seu objeto, se tal proposta não fosse explicitamente a de estudar a vida cotidiana para transformá-la” (DEBORD, 2003b, p.143).

---

<sup>16</sup> Estaria no cotidiano, tanto para os situacionistas como também para Henri Lefebvre, a fronteira onde nasceria a alienação e a oportunidade para fazer crescer a participação (JACQUES, 2003).

Ademais, nas bases de suas teorias estavam uma aversão ao trabalho e a suposição de uma transformação no modo como a sociedade usa o tempo a partir do progresso da automatização, defendendo o uso do tempo livre de modo não utilitarista, mas lúdico (CARERI, 2013b, p. 97-98):

É espantoso que quase ninguém, até o momento, tenha ousado levar a ideia de automatização até as suas últimas consequências. [...] a automatização é um novo meio de libertação do homem, ela deve implicar uma superação das atividades humanas anteriores (JORN, 2003, p.74-75).

Aqui também merece menção a obra de Johan Huizinga, *Homo Ludens* (1948), como aporte teórico que ajudou a incorporar a noção do “lúdico” na abordagem situacionista.

Como não somos tão razoáveis como havia imaginado o século das Luzes, que venerava a Razão, pensamos em acrescentar à primeira definição de nossa espécie *Homo sapiens* aquela de *Homo faber*. Agora, esse segundo termo é ainda menos justo que o primeiro, porque *faber* também pode designar um animal. E isso se aplica tanto ao ato de fabricar quanto ao de jogar: muitos animais jogam. É por isso que o termo *Homo ludens*, o homem que joga, que desempenha uma função igualmente essencial como a de fabricar, me parece merecer seu lugar ao lado do termo *Homo Faber*<sup>17</sup> (HUIZINGA, 1948).

Nesse sentido, o conceito de jogo também foi muito caro para os situacionistas. Conforme Perniola (2013, p.45), o conceito de jogo dos situacionistas se diferenciava daquele que fora afirmado nos últimos dois séculos por causa do desaparecimento de todos os elementos de rivalidade derivado da apropriação econômica, pela criação de ambientes lúdicos e pelo fim da separação entre o jogo e a vida corrente.

O jogo situacionista se distingue do conceito clássico de jogo pela negação radical dos aspectos lúdicos de competição e de separação da vida corrente. Ao contrário, o jogo situacionista não aparece distinto de uma escolha moral, que é a opção por tudo o que garante o futuro reino da liberdade e do jogo (DEBORD, 2003c [1957], p. 56).

Em um segundo momento, o grupo passou da ideia da revolução da vida cotidiana para uma revolução política propriamente dita. Esse deslocamento culminou na determinante e ativa participação situacionista nos eventos de Maio de 1968, em Paris. Entre outras importantes publicações situacionistas para a formação

<sup>17</sup> Tradução nossa. Lê-se na edição em italiano de 1948: *Siccome non siamo così ragionevoli come aveva immaginato il secolo dei Lumi che venerava la Ragione, abbiamo pensato di aggiungere alla prima definizione della nostra specie Homo Sapiens quella di Homo Faber. Ora, questo secondo termine è ancora meno giusto del primo, perché faber può qualificare anche un animale. E questo vale sia per l'atto di fabbricare che per quello di giocare: molti animali giocano. Per questo il termine Homo Ludens, l'uomo che gioca, che sprime una funzione altrettanto essenziale di quella di fabbricare, mi sembra di meritare il suo posto dopo il termine di Homo Faber.*

do espírito revolucionário pré-68<sup>18</sup>, está o (já citado) clássico de Guy Debord - *La société du spectacle* (1967) (JACQUES, 2003, p. 18).

No discurso inaugural da I.S., uma década antes da publicação de *A Sociedade do Espetáculo*, Debord já mencionava a sua preocupação com o espetáculo:

A construção de situações começa após o desmoronamento moderno da noção de espetáculo. É fácil ver a que ponto está ligado à alienação do velho mundo o princípio característico do espetáculo: a não-participação. Ao contrário, percebe-se como as melhores pesquisas revolucionárias na cultura tentaram romper a identificação psicológica do espectador com o herói, a fim de estimular esse espectador a agir, instigando suas capacidades para mudar a própria vida. A situação é feita de modo a ser vivida por seus construtores. O papel do “público”, se não passivo pelo menos de mero figurante, deve ir diminuindo, enquanto aumenta o número dos que já não serão chamados atores mas, num sentido novo do termo, **vivenciadores** (DEBORD, 2003c [1957], p.57, grifo nosso).

Essa visão de submissão ao capital também requeria um novo tipo de política radical, por isso os situacionistas propuseram a mutação como forma de resistência, denominando-a de “desvio”<sup>19</sup> (*Détournement*) (BONNETT, 1999, p. 25). Para Perniola (2013, p.47), o desvio apresenta dois aspectos fundamentais: a perda de importância do significado original de cada elemento e a organização de um novo conjunto significativo. Segundo o autor, essa prática ocorre frequentemente na atividade artística de vanguarda por meio das colagens e do *ready-made*, que atribuem um novo valor a elementos preexistentes.

Entretanto, apesar da visibilidade conquistada nas diversas ações situacionistas que marcaram os acontecimentos de Maio de 1968, a I.S., depois de um grande fortalecimento, entrou em crise. O seu súbito reconhecimento atraiu muitos novos membros de vários países, tornando a organização cada vez mais complexa e praticamente incontrolável, o que resultou na dissolução da I.S. em 1972 - um fim que, para Debord, seria o verdadeiro começo de uma geração situacionista (JACQUES, 2003, p. 18): “Com efeito, a única coisa a esperar é que as populações

<sup>18</sup> Destacam-se a obra coletiva *De la misère en milieu étudiant, considérée sous ses aspects économique, politique, psychologique, sexuel et notamment intellectuel, et quelques moyens pour y remédier* de 1966 (traduzida na antologia “Situacionista – Teoria e Prática da Revolução”, Conrad editora, 2002) e o livro de Raoul Vaneigem, *Traité de savoir-vivre à l’usage des jeunes générations*, publicado em 1967 (A arte de viver para as novas gerações, Conrad editora, 2002). Também vale mencionar que Henri Lefebvre publicou um de seus livros mais importantes, *Le droit à la ville*, no auge de Maio de 68 (JACQUES, 2003).

<sup>19</sup> O desvio era entendido como a “[...] Integração de produções artísticas, atuais ou passadas, em uma construção superior do ambiente. Nesse sentido, não pode haver pintura ou música situacionistas, mas um uso situacionista desses recursos” (INTERNATIONALE SITUATIONNISTE, 2003 [1958], p. 66).

ativas tomem consciência das condições de vida que lhes são impostas em todos os setores, e dos meios práticos de mudar essa situação” (DEBORD, 2003a, p. 42).

Para Mario Perniola (2013, p.33), a mensagem mais importante que a I.S. deixou para as gerações subsequentes foi o convite para não cair no desânimo e na abjeção e para não serem vítimas da frustração e da impotência.

### 3.3.1. Usos Atuais das Ideias Situacionistas

Várias ideias e práticas situacionistas passaram a ser adotadas e adaptadas de diversas formas desde o início dos anos 1970 (BONNET, 1999, p. 27). Elas foram utilizadas em diversos campos da sociedade, mas foi apenas em meados dos anos 80 e início dos 90 que suas influências se tornaram mais expressivas. De acordo com Pinder (2009, p.145), desde 1989, com uma série de exposições e publicações, os situacionistas se tornaram referência nos círculos da prática artística, na história da arte e da cultura e na teoria crítica. Stevens (2009, p.155) também ressalta que a partir dos anos 1990 há um ressurgimento do interesse no pensamento situacionista pelos geógrafos urbanos, especialmente com enfoques metodológicos. Para Pinder (2009 p.145), esse contínuo retorno se mostra importante, pois permite que se reflita sobre uma série de questões ainda atuais, como a sociedade do espetáculo, a exploração e contestação de espaços urbanos, assim como o utopismo em tentar imaginar e construir futuros urbanos emancipatórios. Outras críticas que ainda são muito importantes também se referem à mercantilização das obras de arte e à própria ideia de situação (CARERI, 2021, no prelo).

Contudo, muito do trabalho situacionista também passou a ser “desviado” (BONNET, 1999, p. 27). Literaturas tratam suas visões da cidade e da vida urbana como mercadorias, intelectualizando, estetizando e despolitizando-as (STEVENS, 2009, p.155), além de fazerem de seus conceitos modismos dentro da mídia e dos estudos culturais, os quais diluem sua força crítica ao negligenciar suas raízes (PINDER, 2009, p.146).

Mesmo com esses desafios, Jacques (2003) ressalta que o pensamento urbano situacionista pode ser visto hoje como um convite à reflexão, à autocrítica e ao debate, podendo inspirar novas formas de apreensão do espaço urbano. Conforme Bassett (2004, p.408), tais experiências, de forma ativa, elevam a

consciência dos lugares, de seus ritmos urbanos e de como se vivenciam os fenômenos da cidade. Ademais, permitem refletir sobre como a cidade é lida e como representá-la, levantando questões epistemológicas e metodológicas.

Diante do exposto, reitera-se que ter a deriva e a psicogeografia como referências para os procedimentos metodológicos não significa destituí-los de caráter crítico e muito menos reduzi-los simplesmente ao seu lado técnico. Procura-se, ao estudá-los, afirmar aquilo que continua sendo atual em suas críticas e se abrir para novos tipos de experiências.

#### 4. CAPÍTULO 2: O CAMINHAR COMO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Viu-se, no primeiro capítulo, a importância da experiência corporal no meio urbano e patrimonial. Em seguida, abordou-se a questão da ativação ao serem consideradas as práticas espaciais cotidianas. Chegou-se, então, na teoria situacionista como uma referência que relaciona estes dois pontos – a experiência multi-sensorial e o mundo-da-vida cotidiana. No entanto, *como os estudos situacionistas contribuem para a percepção do espaço urbano? Como podem subsidiar procedimentos metodológicos para se pensar a preservação/ativação do patrimônio industrial ferroviário?* Para auxiliar nessa tarefa, neste capítulo será realizada uma breve revisão sobre o ato de caminhar para depois apresentar um estudo mais focado na deriva e na psicogeografia e suas contribuições para o desenvolvimento dos procedimentos metodológicos. Ao final, são evidenciados os estudos de dois artistas-arquitetos inspirados nas práticas situacionistas.

##### 4.1. O ATO DE CAMINHAR

Habitar o espaço urbano, percorrer seus interstícios, descobrir outros territórios... Muitas experiências envolvem ativamente aqueles que têm no caminhar um modo de reconhecimento e exploração da cidade.

Segundo Francesco Careri (2013b, p. 27-28), o ato de atravessar o espaço nasceu da necessidade natural de se mover para encontrar alimentos e informações para a própria sobrevivência. No entanto, ao passo que essas exigências puderam ser satisfeitas, o caminhar, ao modificar os significados do espaço atravessado, tornou-se a primeira ação estética que estabeleceu uma nova ordem no território do caos.

Através da experiência poli-sensorial, o ato de caminhar também se converte em uma maneira de habitar o mundo, de estar no espaço e nele construir uma espacialização específica, pois o espaço não é concebido nem praticado a priori, mas se forma pelos movimentos (BESSE, 2013, p. 45). Entretanto, para que a caminhada faça parte de um processo de formação, é preciso que a locomoção e a percepção sejam indissociáveis, de modo que o corpo seja afetado pelo seu movimento (BESSE, 2013, p. 50-51).

De maneira consoante, Yi'En (2014) compreende o ato de caminhar como uma prática móvel e encarnada, sendo uma experiência rítmica, capaz de oferecer *insights* e envolver os sentidos do nosso corpo. Apresenta-se, assim, como uma forma de refletir sobre o mundano, observando as criatividade de seus moradores e os espaços urbanos fragmentados.

Orientado pelas dimensões do “ordinário” e do “cotidiano” da vida urbana, e por mais que possa ser um ato direcionado, o caminhar tem o seu processo aberto às atrações ou distrações das presenças materiais. Nesse sentido, sua experiência no espaço urbano é constantemente moldada por pessoas e objetos, de modo a se ajustar de acordo com a presença dos outros corpos e seus movimentos (YI'EM, 2014).

Desse modo, o caminhar não é realizado de forma passiva - na caminhada a sua sensibilidade está tão ativa quanto é ativada, além de ser um processo durante o qual se questiona o próprio estado do mundo por meio de sua experimentação: “A caminhada, de fato, requalifica o espaço, no sentido próprio do termo: dando-lhe novas qualidades, novas intensidades” (BESSE, 2014, p.54-5).

#### 4.1.1. Caminhar por Ruínas e Espaços Abandonados

Para Tim Edensor (2008), caminhar no espaço urbano é uma experiência esteticamente regulada. Segundo o autor, espera-se que as pessoas que vagam pelas cidades sigam em um ritmo moderado e avancem de forma linear por rotas sinalizadas que deliberadamente canalizam seus movimentos. O espaço urbano, altamente regulado e familiar, permite a continuidade e a estabilidade, de modo que suas materialidades e sensualidades minimizam a ruptura de rotinas repetitivas.

Em contraste com isso, Edensor (2008) aponta as distintas experiências de se viajar através de ruínas industriais ou locais abandonados. Segundo o autor, esses são locais que desfamiliarizam o encontro entre os pés e o mundo e levam a andar de maneira contingente e improvisada.

Quem não sente ainda grande emoção ao passear por áreas industriais abandonadas, fábricas desocupadas, ou portos onde gruas enferrujam, ou por estações desativadas? [...] O silêncio desses territórios abandonados, dessas construções desmornadas, nos coloca, contudo, em um estado de alucinação, uma vez que podemos ver os corpos, escutar vozes e gritos, ter a sensação de uma atmosfera de vida comum que a literatura e o cinema nos sugerem o tempo todo. (JEUDY, 2005, p.25).

A falta de impedimentos sociais e do monitoramento autoconsciente do próprio corpo faz do andar em ruínas algo não regulado pelos outros. As decisões sobre para onde se deve seguir são tomadas de acordo com o acaso ou a intuição. Os caminhos evoluem à medida que a pessoa é atraída por curiosidades, superfícies tentadoras e impulsos peculiares. Muitas vezes é impossível progredir de forma ininterrupta ou mesmo seguir uma marcha rítmica regular devido à variabilidade da superfície sob o piso e às texturas irregulares (EDENSOR, 2008).

O corpo, habituado com movimentos seguros e contínuos, precisa enfrentar os riscos incomuns de madeiras escorregadias, tábuas soltas, pregos protuberantes, escadas frágeis, fiações elétricas, etc. Entretanto, a capacidade desordenada da ruína não limita a gama de movimentos possíveis, mas faz com que o corpo se incline, agache, suba, escorregue, pule, desvie e escolha o caminho a fim de evitar perigos ocultos. Movimentos desconhecidos em espaços desconhecidos, que provocam uma consciência dos seus efeitos no corpo e uma noção de sua falta de praticidade (EDENSOR, 2008).

A ruína industrial, então, nos apresenta um espaço desfamiliarizado em que os modos de passagem são improvisados, desinformados por convenções, continuamente interrompidos e expressivos. Em vez de um comportamento corpóreo autocontido, com passo fixo, marcha estável e gestos mínimos que limitam a interação com o ambiente, objetos e outras pessoas, o corpo é inadvertidamente persuadido a um estilo mais extravagante e expressivo, despertando possibilidades performativas que estão além daquelas para o qual se tornou habituado. Tanto as características materiais da ruína como a ausência de formas de vigilância e pressões sociais permitem caminhos que promovem uma extensão da experiência e expressão corporal em contraste com a disposição em grande parte limitada do pedestre urbano. Essa desfamiliarização é ainda trazida pelas estranhas sensualidades da ruína<sup>20</sup> (EDENSOR, 2008, p.129-130).

Sendo uma experiência esteticamente regulada, a caminhada no espaço urbano também privilegia o domínio da visão e a marginalização de outros tipos de experiências sensoriais. Os olhares dos pedestres são organizados de modo a reprimir as qualidades cinestésicas da visão, dessensualizadas através do distanciamento das qualidades táteis, auditivas e aromáticas daquilo que se

---

<sup>20</sup> Tradução nossa. Lê-se no original: *The industrial ruin, then, presents us with a defamiliarized space in which modes of passage are improvisatory, uninformed by conventions, continually disrupted and expressive. Instead of a self-contained bodily comportment, with fixed stride, steady gait and minimal gestures which limit interaction with the environment, objects and other people, the body is inadvertently coaxed into a more flamboyant and expressive style, awakening performative possibilities that lie beyond those to which it has become habituated. Both the material characteristics of the ruin and the absence of forms of surveillance and social pressures permit ways of walking that foster an extension of bodily experience and expression by contrast to the largely constrained disposition of the urban pedestrian. This defamiliarization is further brought out by the strange sensualities of the ruin.* (EDENSOR, 2008, p.129-130)

contempla. Por outro lado, ao caminhar em um espaço arruinado, o corpo é estimulado e desafiado por uma riqueza de efeitos multissensoriais que incluem cheiros, sons e taticidades e que impedem manobras de distanciamento que priorizem o visual (EDENSOR, 2008).

Para Edensor (2008), a familiaridade com as ruínas pode promover uma maior sensibilidade à matéria e ao espaço, além de fazer com que o corpo se abra para a sensação e interaja com o espaço de forma lúdica e menos consciente.

#### 4.1.2. Perder-se na Cidade

Outro aspecto da experiência de se caminhar nas cidades contemporâneas é a dependência cada vez maior de aparelhos de geolocalização e a consequente dificuldade em “aceitar” se perder.

Conforme Fiorin (2020), a experiência de caminhar no espaço urbano não pode ser pensada sem se considerar a influência de novas tecnologias, como o uso de *smartphones* e aplicativos de orientação espacial. “Perder-se” na cidade se torna cada vez mais difícil, pois se desfazem as surpresas dos espaços que são revelados antes de serem experimentados.

O medo de se perder às vezes é mais forte do que o próprio “perder-se”. Porque significa estar “à deriva”, à mercê da presença, das presenças dos lugares, sem nenhuma das certezas devidas ao costume, ao ambiente, ao nosso ou aos nossos locais no tecido da realidade que é a nossa cultura, o nosso “mundo”<sup>21</sup> (LA CLECA, 2000, p.14).

Por outro lado, essas novas tecnologias também aumentam o conhecimento prévio de uma determinada área, com informações oriundas das próprias pessoas (FIORIN, 2020). Há também de se considerar que o uso do aparelho GPS pode favorecer a exploração de novas áreas ao permitir reconhecer locais que visualmente não era possível identificar ao caminhar (CARERI, 2021, no prelo).

#### 4.1.3. O Caminhar Como (Anti) Arte

Como bem recorda Besse (2014, p.55), os potenciais experimentais e questionadores da caminhada foram percebidos e teorizados há algum tempo por diversas figuras, como o “o flandar baudelairiano, a deambulação surrealista, a deriva

<sup>21</sup> Tradução nossa. Encontra-se no original: *La paura di perdersi è a volte più forte dello stesso perdersi. Perché significa essere “alla deriva”, alla mercè della presenza, delle presenze dei luoghi, senza nessuna delle sicurezze dovute alla consuetudine, all’ambientamento, al nostro o ai nostri posti nel tessuto del reale che è la nostra cultura, il nostro “mondo”* (LA CLECA, 2000, p.14).

situacionista” e mais recentemente “o ir a Zonzo do grupo Stalker”. Nesses casos, as grandes metrópoles serviram como campos de exploração lúdicos e metódicos para essas experiências, que procuravam apreender ou revelar e até mesmo construir idealmente outros espaços.

Conforme ressalta Careri (2013b, p.65-66), seria apenas com as vanguardas do século XX que a prática estética do caminhar se desvincularia do ritualismo religioso para adotar as formas de uma arte autônoma (ou uma “antiarte”), pois foi nesse período que se utilizou do percurso para minar as formas de representações tradicionais.

Paola Berenstein Jacques, em sua obra *Elogio aos Errantes* (2012), apresenta um histórico das errâncias urbanas dividido em três momentos. O primeiro período envolve as flanâncias e a criação do *Flâneur* de Baudelaire. Vai de meados do século XIX até o início do século XX, sendo que nos anos 1930 foi analisado por Walter Benjamin. O segundo momento diz respeito às deambulações, ações dadaístas e surrealistas por lugares banais da cidade nos anos 1910-1930. Já o terceiro corresponde às derivas situacionistas das décadas de 1950 e 1960. Esses pensadores e artistas europeus influenciaram figuras importantes no Brasil em suas respectivas épocas, como João do Rio, Flávio de Carvalho e Hélio Oiticica.

Careri (2013b) também destaca três importantes momentos de passagem da história da arte que tiveram como ponto de inflexão a experiência do caminhar: do Dadaísmo ao Surrealismo (1921-24); da Internacional Letrista à Internacional Situacionista (1956-57); e do Minimalismo à Land Art (1966-67). Assim, iniciando-se com a crítica do Dadá, que utilizou o caminhar como forma de antiarte ao fazer uma crítica à representação, expandiu-se tal visão à psicologia com o surrealismo (com as zonas inconscientes da cidade) e posteriormente à política com os situacionistas (com a crítica urbana e capitalista). A Land Art, por sua vez, transformou o próprio objeto escultórico na construção do território através da expansão à paisagem e à arquitetura.

Na seção abaixo serão mais bem apresentados os estudos sobre a deriva situacionista.

#### 4.2. ESTUDOS SOBRE A DERIVA E A PSICOGEOGRAFIA

Conforme ressalta Jacques (2003), a crítica urbana do movimento situacionista se apoiava, sobretudo, na observação e na experiência da cidade existente. A intenção dos situacionistas era chegar à transformação revolucionária da vida cotidiana, que consistia na fronteira entre a alienação e a participação, através da construção de situações (JACQUES, 2003). Os situacionistas acreditavam que uma nova forma de investigação geográfica, que possibilitasse a (re)apropriação e a subversão, era necessária (BONNETT, 1989).

Para alcançar tais objetivos, os membros do grupo criaram um procedimento que chamaram de psicogeografia<sup>22</sup> (*Psychogéographie*), um estudo sobre uma geografia afetiva e subjetiva, que visava cartografar os diversos comportamentos afetivos e as ambiências psíquicas provocadas durante a prática da deriva (*Dérive*), a qual, por sua vez, consistia basicamente em uma técnica de apreensão e apropriação do espaço urbano através da ação do andar sem rumo. Em outras palavras, a deriva seria o exercício prático da psicogeografia, buscando desenvolver na prática a ideia de construção de situações (JACQUES, 2003).

A ideia da deriva já era anunciada desde antes da formação da I.S., em publicações da Internacional Letrista. No 14º número da *Potlatch*, em 1954, a publicação “Résumé 1954”, de Guy Debord e Jacques Fillon, já mencionava que “As grandes cidades são favoráveis à distração que chamamos de deriva. A deriva é uma técnica do andar sem rumo. Ela se mistura à influência do cenário [...]” (DEBORD; FILLON, 1954 Apud JACQUES, 2003, p.17).

Pouco anos depois, nas definições situacionistas apresentadas na primeira edição da *Internationale Situationniste*, o grupo define a deriva como um “Modo de comportamento experimental ligado às condições da sociedade urbana: técnica da passagem rápida por ambiências variadas. Diz-se também, mais particularmente, para designar a duração de um exercício contínuo dessa experiência” (INTERNATIONALE SITUATIONNISTE, 2003a [1958], p. 65).

De fato, foi no texto da “Teoria da Deriva”, de autoria de Guy-Debord, publicado originalmente na revista *Les lèvres nues* em 1956 e, posteriormente, na

---

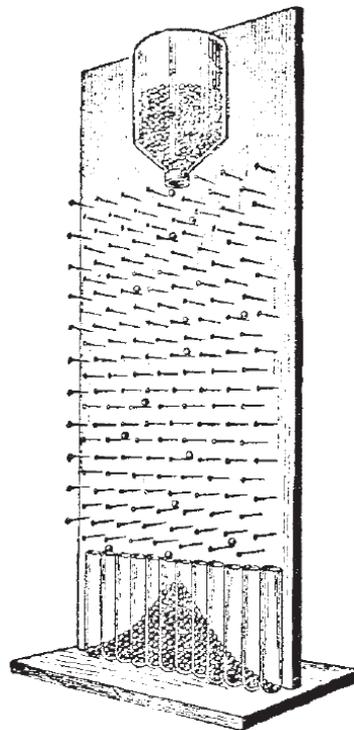
<sup>22</sup> “Estudo dos efeitos exatos do meio geográfico, conscientemente planejado ou não, que agem diretamente sobre o comportamento afetivo dos indivíduos” (INTERNATIONALE SITUATIONNISTE, 2003a [1958], p. 65).

*Internationale Situationniste* nº2, em 1958, que o pensamento situacionista sobre a deriva foi mais bem desenvolvido. De acordo com esse texto, a deriva situacionista ocorre quando “Uma ou várias pessoas [...] estão rejeitando, por um período mais ou menos longo, os motivos de se deslocar e agir que costumam ter com os amigos, no trabalho e no lazer, para entregar-se às solicitações do terreno e das pessoas que nele venham a encontrar” (DEBORD, 2003d, p.87).

A rejeição às ações de costume se faz necessária, pois, embora o acaso seja considerado na deriva, ele é entendido como “naturalmente conservador” ao reduzir o contexto a “um número limitado de variantes e ao hábito” (DEBORD, 2003d, p.88).

Nesse sentido, a ilustração do aparelho indicador de caminhos da deriva (figura 3), que permite o traçado automático da curva de Gauss (indicado pela posição das esferas na parte inferior), mostra que os problemas artísticos da deriva se situam no nível dos trajetos relativamente imprevisíveis de cada esfera (JORN, 2003, p.74).

**Figura 3** - Aparelho indicador de caminhos da deriva.



Fonte: JORN, 2003.

Como os situacionistas buscavam apreender o relevo psicogeográfico das cidades e, para tanto, precisavam “deixar-se levar pelo terreno”, eles se viam diante de uma contradição necessária: “o domínio das variações psicogeográficas exercido por meio do conhecimento e do cálculo de suas possibilidades” (DEBORD, 2003d, p. 87). Desse modo, a deriva possui um aspecto passivo e outro ativo: passivo porque envolve a renúncia aos objetivos e metas antes fixados para se deixar levar pelas solicitações do terreno e pelos encontros decorrentes; e ativo por implicar no domínio e conhecimento das variações psicogeográficas (PERNIOLA, 2013, p.43).

A “Teoria da Deriva” (DEBORD, 2003d, p.87) também reitera o caráter principalmente urbano dessa técnica situacionista e reafirma sua relação com o “reconhecimento de efeitos de natureza psicogeográfica” e de um “comportamento lúdico-construtivo”. Assim, a deriva não é uma experiência de caminhada meramente arbitrária, como foram as deambulações dos surrealistas, mas reflete uma situação urbana objetiva de interesse ou tédio (PERNIOLA, 2013, p.43). Francesco Careri (2017; 2021 [no prelo]) discorre sobre esse ponto a partir da metáfora náutica da deriva:

A deriva, com efeito, é um termo duplo: uma palavra que carrega consigo a ideia surrealista do acaso e do navegar ao sabor das correntezas, como um veleiro que se move sem vento e sem mapa, e que vai – portanto – “à deriva”. Porém, é também o nome daquele elemento náutico que se encontra embaixo da quilha do barco e que permite navegar contra o vento [...] (CARERI, 2017, p.31-32).

Ou seja, [...] Se eu não tenho a deriva e vou contra o vento, o vento me leva embora. Se eu tenho a deriva, a deriva me permite ir adiante. Então, na realidade, o que me agrada da deriva é precisamente essa sua ambivalência. Por um lado, perder-se e ir sem direção, portanto, à mercê da corrente, mas digamos que essa é a parte mais surrealista, que se abandona ao acaso; enquanto aquela mais situacionista é a deriva que constrói uma direção, ou seja, que tem um papel lúdico-construtivo, que está indo em direção a algo. (CARERI, 2021, no prelo).

De fato, a prática da deriva, entendida pelos situacionistas como uma atividade lúdica coletiva, visava não apenas definir zonas inconscientes da cidade, mas também pretendia investigar os efeitos psíquicos que o contexto urbano produz no indivíduo. Constituíam-se como a construção e a experimentação de um modo alternativo de habitar a cidade, contrário às regras da sociedade burguesa, além de se colocar como a superação da deambulação surrealista, de modo a transformar a leitura subjetiva em um método objetivo de exploração da cidade (CARERI, 2013b, p. 83-85).

A deriva situacionista é ainda hoje, quem sabe, o instrumento mais eficaz para enfrentar as contradições do mundo, entrando nelas sem opor resistência e perder energia, mas se valendo da energia potencial que oferecem os fenômenos em curso para sulcar novos territórios, para entrar neles desimpedidos, sem preconceitos, prontos a acolher o que sucede, prontos a mudar de direção quando o vento muda. A deriva é um dispositivo que não se opõe ao devir, mas o deixa acontecer e desdobrar-se, acompanhando-o para seus próprios fins: atravessar o mar, um território fluido em perpétuo movimento – e, portanto, um território do “aqui e agora”, como tantas vezes são os fenômenos urbanos – obtendo potência e secundando a energia do vento, daquela pura força imaterial que, quando para, deixa de existir (CARERI, 2017, p. 32).

Ademais, a própria deriva era tida pelos situacionistas como um modo de subversão da cidade (ANDRADE, 2003, p. 11). Pensa-se que isso se aproxima da visão de De Certeau (2008), que entende o caminhar como um processo de apropriação do sistema topográfico; uma realização espacial do lugar, além de implicar relações entre as posições diferenciadas de forças, pois afirma resistências contra estratégias dominantes de ordenamento do espaço.

Para Careri (2013b, p. 89), a deriva é uma operação que aceita o destino, mas não se funda nele, de modo que possui algumas regras. Dentre elas, destacam-se: a divisão numérica mais recomendada para as experiências consiste em pequenos grupos de duas ou três pessoas, para que a análise conjunta permita chegar a conclusões objetivas; a duração média de cada deriva pode ser considerada como o tempo entre dois períodos de sono, com a ressalva de que as últimas horas da noite podem não ser muito adequadas; a influência de variações climáticas pode ser até propícia para a deriva, exceto com as chuvas prolongadas, que a impedem absolutamente; e a extensão espacial pode variar desde uma quadra ou um bairro até o conjunto de uma grande cidade e suas adjacências (DEBORD, 2003d, p.88-89).

Importante frisar que embora o principal modo de estudo da psicogeografia fosse pela deriva experimental, os situacionistas também lançavam mão de outras técnicas, como o uso de anotações, documentários, mapas e fotografias:

Os recursos da psicogeográfica são numerosos e variados. O primeiro e mais sólido é a deriva experimental. A deriva é um modo de comportamento experimental numa sociedade urbana. Além de modo de ação, é um meio de conhecimento, especialmente no que se refere à psicogeografia e à teoria do urbanismo unitário. Os outros meios, como a leitura de fotos aéreas e de mapas, o estudo de estatísticas, de gráficos ou de resultados de pesquisas sociológicas, são teóricos e não possuem esse lado ativo e direto que pertence à deriva experimental. No entanto é graças a eles que podemos ter uma primeira representação do meio a estudar. E o resultado

desse estudo pode, em retorno, modificar essas representações cartográficas e intelectuais no sentido de uma maior complexidade, de um enriquecimento (KHATIB, 2003 [1958], p.80).

A “Teoria da Deriva” também propõe que a exploração de um “campo espacial marcado” deva partir do “estabelecimento de bases e o cálculo das direções de penetração”, lançando mão do estudo de mapas “sejam oficiais, sejam ecológicos ou psicogeográficos” para suas futuras correções. No que se refere à não familiaridade com o bairro estudado, ressalva que é um problema “totalmente subjetivo e não persiste por muito tempo”, pela parte de exploração ser “mínima, se comparada à parte do comportamento inopinado” (DEBORD, 2003d, p.90).

Atentando-se às solicitações do local, a deriva proporciona assim uma vivência e experiência corporal no meio urbano, de modo que sua tarefa é compor a “cartografia influenciadora que faltava até o momento” (DEBORD, 2003d, p.91).

A deriva é como a experiência desses relevos, dessa morfologia dos espaços urbanos. Mas é também uma experiência provocada, uma experimentação que tem o poder de revelar os valores próprios, os ambientes e as significações dos meios atravessados e percorridos. A deriva comporta, nesse sentido, uma parte ao mesmo tempo crítica e projetual: apresenta uma cartografia alternativa dos mundos urbanos, reconfigura os espaços da arquitetura e do urbanismo a partir daquilo que se pode chamar de consideração das zonas de intensidade afetiva que os constituem. É efetivamente outra cartografia da realidade que é proposta aqui, relativamente à revelação de outro espaço urbano (BESSE, 2014, p. 220).

Segundo Careri (2013b), desde as primeiras caminhadas situacionistas já nascia a ideia de formalizar a percepção do espaço em mapas influenciadores ou ainda de compreender as “pulsões que a cidade provoca nos afetos do pedestre” (p. 82). Essa visão seria reencontrada nas cartografias situacionistas: “A confecção de mapas psicogeográficos e até simulações, podem ajudar a esclarecer certos deslocamentos de aspecto não gratuito, mas totalmente insubmisso às solicitações habituais” (DEBORD, 2003a, p. 42).

Esses mapas situacionistas ilustravam uma nova maneira de apreender o espaço urbano a partir de sua experiência afetiva, ao levar em consideração aspectos sentimentais, psicológicos ou intuitivos que muitas vezes caracterizam melhor certos espaços do que os simples aspectos físicos ou morfológicos (JACQUES, 2003, p.24).

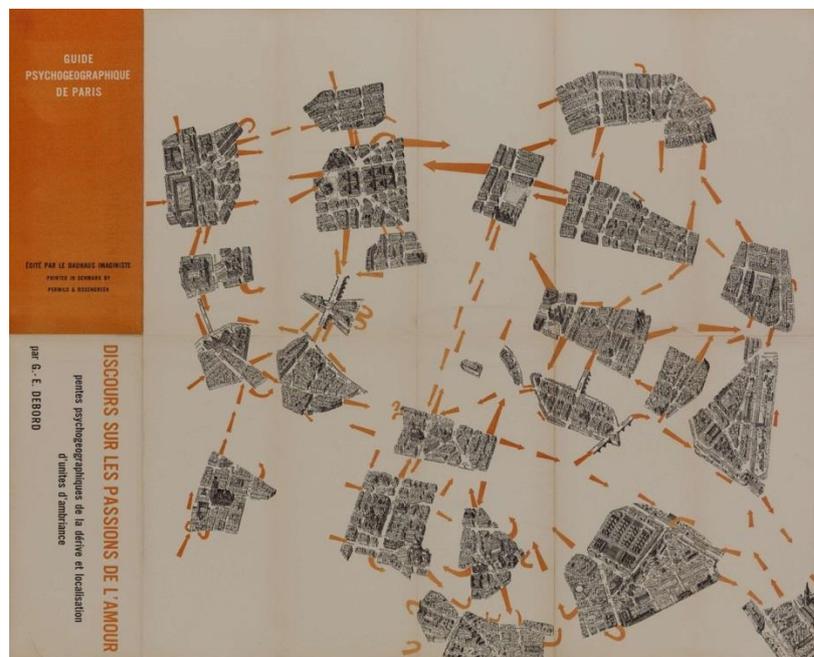
A brusca mudança de ambiência numa rua, numa distância de poucos metros; a divisão patente de uma cidade em zonas de climas psíquicos

definidos; a linha de maior declive – sem relação com o desnível – que devem seguir os passeios a esmo; o aspecto atraente ou repulsivo de certos lugares; tudo isso parece deixado de lado. Pelo menos, nunca é percebido como dependente de causas que podem ser esclarecidas por uma análise mais profunda, e das quais se pode tirar partido. As pessoas sabem que existem bairros tristes e bairros agradáveis. Mas estão em geral convencidos de que as ruas elegantes dão um sentimento de satisfação e que as ruas pobres são deprimentes, sem levar em conta nenhum outro fator (DEBORD, 2003a [1955], p.41).

De acordo com Debord (2003d), pela elaboração de uma cartografia influenciada psicogeográfica, mapeiam-se as diferentes “unidades de ambiência” com base nos comportamentos afetivos reconhecidos durante a experiência no local, ressaltando tanto os “principais eixos de passagem, suas saídas e suas defesas”, como também “as distâncias que separam efetivamente os lugares de uma cidade” com suas “margens” mais ou menos extensas (p. 90-91).

Foi Debord quem compôs o primeiro mapa psicogeográfico situacionista, em 1957: *La Guide psychogéographique de Paris, discours sur les passions de l’amour*<sup>23</sup> – que era dobrável para ser distribuído aos turistas (figura 4). A intenção era convidá-los a se perderem ao seguirem as setas que unem as unidades de ambiência (CARERI, 2013b, p. 92).

**Figura 4 - La Guide psychogéographique de Paris**

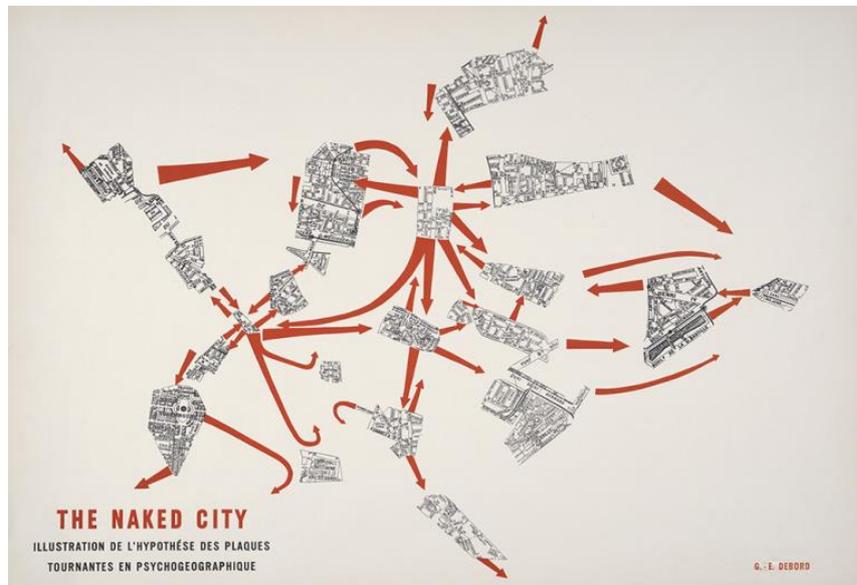


Fonte: DEBORD, G., 1957.

<sup>23</sup> Esse mapa teve grande inspiração na *Carte du pays de Tendre*, de Madeleine Scudéry (1656) (JACQUES, 2003).

Naquele mesmo ano, o autor também publicou outro mapa, *The Naked City, illustration de l'hypothèse des plaques tournantes*<sup>24</sup>, que pode ser considerado a melhor representação gráfica do pensamento urbano situacionista, da psicogeografia e da deriva (além de um ícone do U.U.) (figura 5). O mapa é composto por vários recortes do mapa de Paris em preto e branco, representativos das unidades de ambiências, assim como por setas vermelhas que indicam as ligações possíveis entre essas unidades durante o caminhar. A disposição aparentemente aleatória não corresponde à localização da cidade real, mas à organização afetiva desses espaços a partir da experiência da deriva (JACQUES, 2003, p. 23).

**Figura 5 - The Naked City**



Fonte: DEBORD, Guy. 1957.

Os bairros descontextualizados são expressos como continentes à deriva, como terrenos que se atraem e se rechaçam, reciprocamente, por meio da contínua produção de tensões afetivas desorientadas. Tanto as delimitações como as distâncias entre as placas e a espessura dos vetores são resultados dos estados de ânimo experimentados (CARERI, 2013b, p. 92). O verso do mapa ainda apresenta a seguinte frase: *as mudanças espontâneas de direção tomadas por um sujeito movendo-se por esses arredores sem levar em consideração as conexões úteis que*

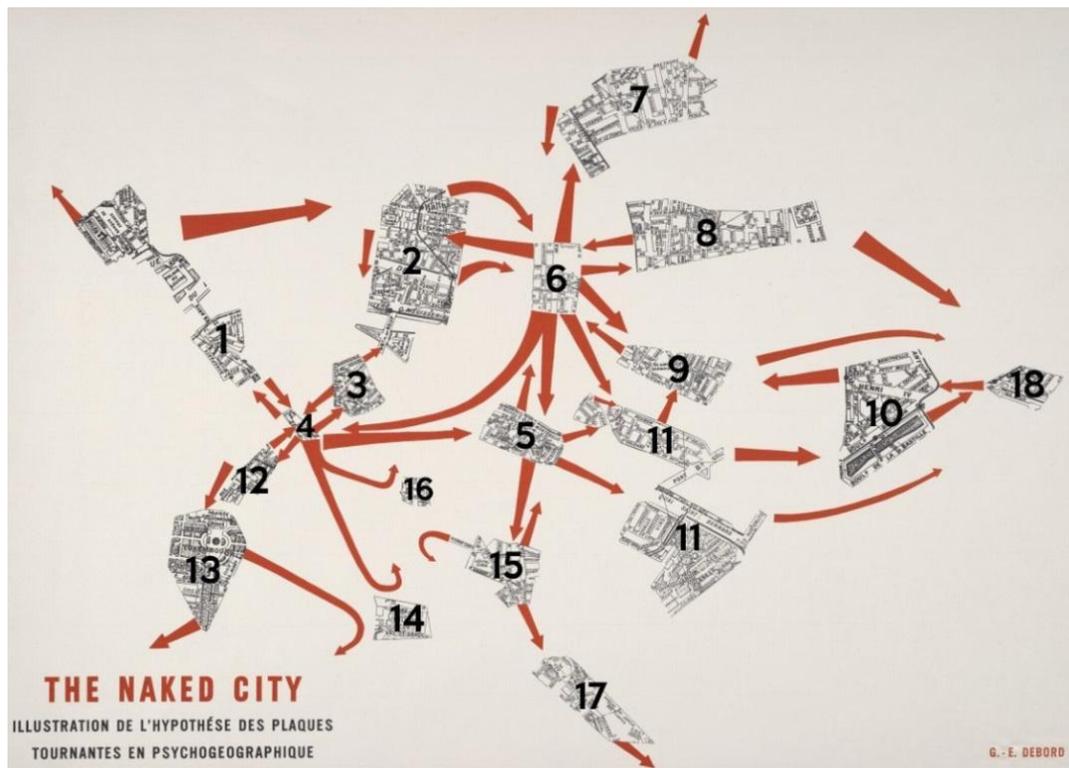
<sup>24</sup> O título desse mapa foi retirado do filme homônimo americano *The Naked City*, de Albert Maltz e Malvin Wadd (1948). O documento também foi influenciado pelos estudos do sociólogo urbano Paul-Henry Chombart de Lauwe, em seu livro *Paris et l'agglomération parisienne* (1952) (JACQUES, 2003).

*governam sua conduta*<sup>25</sup> (JACQUES, 2003, p. 23), reforçando a ideia de se rejeitar as ações de costume para realizar a deriva.

Além disso, esses mapas permitem traduzir a evolução de nossos atos, sendo a representação de um “itinerário” (BESSE, 2014, p. 204). Eles relatam as experiências situacionistas com o movimento e enfatizam que as cidades são experimentadas sucessivamente no tempo e por sujeitos reais, cujos movimentos são guiados pelas atrações e repulsões de atmosferas particulares (STEVENS, 2009, p. 154).

Para compreender melhor as relações entre as unidades de ambiência em *The Naked City* é apresentada abaixo, baseada no trabalho do site *Internationale Situationniste in English*<sup>26</sup>, uma justaposição dessas “ilhas” a uma imagem aérea de Paris de 1949<sup>27</sup>, disponível no Google Earth (figuras 6 e 7).

**Figura 6 – Enumerações das unidades de ambiência**



Fonte: DEBORD, 1957, editado.

<sup>25</sup> Lê-se no original: “the spontaneous turns of direction taken by a subject moving through these surroundings in disregard of the useful connections that ordinary govern his conduct” (JACQUES, 2003, p. 23)

<sup>26</sup> Esse estudo foi feito a partir da análise do site *Internationale Situationniste in English*, disponível em: <https://isinenglish.com/2016/01/09/debords-the-naked-city-mapped-onto-google-maps/>. Acesso em 16 set. 2019.

<sup>27</sup> Entre as imagens encontradas, o ano de produção dessa imagem foi o que mais se aproxima do período de atuação dos situacionistas.

**Figura 7** - Justaposição do mapa The Naked City à imagem aérea de Paris



Fonte: Google Earth, 2019, editado.

Primeiramente, nota-se que as unidades de ambiência fazem parte dos *Arrondissements* mais centrais (as divisões espaciais administrativas da comuna de Paris). Percebe-se que muitas delas são adjacentes umas às outras (como as de nº 1 e 2), sendo representadas com uma distância maior entre si no mapa de Debord, embora uma espessa seta vermelha demonstre uma grande atração que vai da unidade nº 1 para a nº 2 (pois era onde se encontrava o antigo mercado *Les Halles Centrales*). Observa-se também que as relações entre as ambiências se davam muito por conta das vias de acesso e pelos usos que elas possuíam. Por exemplo, a unidade de número 6 (Praça Beaubourg, hoje centro Pompidou) aparenta desempenhar um papel de distribuição dos fluxos. Além disso, outras ambiências pareciam exercer uma posição maior de defesa, tanto por não terem outras unidades adjacentes fisicamente, como também pelas setas dos fluxos fazerem “meia-volta”, como é o caso dos números 14 (Panteão de Paris) e 16 (Igreja Val-de-Grâce).

Observando os estudos preliminares de Debord para os seus mapas psicogeográficos é possível notar que primeiramente o autor fez várias pequenas

unidades de ambiências e que nem todas vão aparecer no mapa final de *The Naked City* (figuras 8 e 9).

**Figuras 8 e 9** – Estudos e croquis de Guy-Debord para *The Naked City*



Fonte: <http://www.notbored.org/debord.html>. Acesso em 16 de set. de 2019.

A pesquisa psicogeográfica também se voltava para a formulação de hipóteses psicogeográficas sobre a cidade. No texto apresentado na conferência de fundação da I.S., Debord já ressaltava esse ponto: “A pesquisa psicogeográfica [...] assume assim seu duplo sentido de observação ativa das aglomerações urbanas de hoje, e de formulação de hipóteses sobre a estrutura de uma cidade situacionista” (DEBORD, 2003c, p. 55). De fato, na “Teoria da Deriva” chega-se a afirmar a hipótese de *plaques tournantes*<sup>28</sup> psicogeográficas, que dão nome ao subtítulo do mapa de Debord. Um exemplo de *plaque tournante* poderia ser a unidade de ambiência número 6 do mapa *The Naked City*, comentado anteriormente.

Os situacionistas também publicaram alguns dos seus estudos psicogeográficos. Algumas das derivas realizadas foram fotografadas, como as fotocollagens de Ralph Rumney sobre Veneza em *Map of Venice* (figura 10). Outras foram filmadas em alguns filmes de Guy-Debord, como *Sur le passage de quelques personnes à travers une assez courte unité de temps*, de 1959 (JACQUES, 2003).

<sup>28</sup> As *plaques tournantes* fazem alusão às placas giratórias e manivelas ferroviárias que são responsáveis por alterar a direção dos trens. Representam, assim, os diferentes caminhos possíveis durante as derivas (JACQUES, 2003).

**Figura 10** – Fotocolagens das derivas de Ralph Rumney em Veneza, 1957



Fonte: RUMNEY, *The Leaning Tower of Venice*, 2002. Disponível em: <http://www.royalbooklodge.com/en/publications/the-leaning-tower-of-venice/>. Acesso em: 16 de set. de 2019.

Um dos textos que melhor apresenta esses estudos situacionistas é o “Esboço de Descrição Psicogeográfica do Les Halles de Paris”, escrito por Abdelhafid Khatib na edição nº2 da revista I.S., de dezembro de 1958. Nesse texto foram apresentadas as primeiras análises do que seria a psicogeografia e as unidades de ambiência do antigo mercado *Les Halles* e seu entorno.

O conjunto do Mercado Central de Paris, os *Halles Centrales*, foi construído entre 1854 e 1857 por Victor Baltard e Félix Callet. Formados por quatro pavilhões maiores, de 54mx54m, e oito menores, de 54mx42m, eram separados entre si por corredores cobertos que tinham 15 metros de largura (figuras 11 e 12) (KÜHL, 1998a, p.32).

**Figuras 11 e 12 – Antigo mercado *Les Halles Centrales* de Paris**



Fonte: Un jour de plus à Paris, 2016. Disponível em: <https://www.unjourdeplusaparis.com/paris-reportage/photos-halles-paris>. Acesso em 16 de set. 2019.

Os Halles se tornaram um marco tanto em sua construção como em sua demolição. Eles foram muito relevantes para a aceitação das construções com estruturas metálicas em um período em que o emprego de alvenaria de pedra ainda se perpetuava na França (KÜHL, 1998a, p.32-33). Após terem sido demolidos completamente em 1971, a conscientização sobre a necessidade de se preservar a arquitetura do ferro e do patrimônio industrial francês também aumentou (KÜHL, 1998a, p.228).

Segundo Khatib (2003, p.81), a característica essencial do bairro dos Halles era o seu aspecto instável decorrente das barreiras e construções efêmeras das

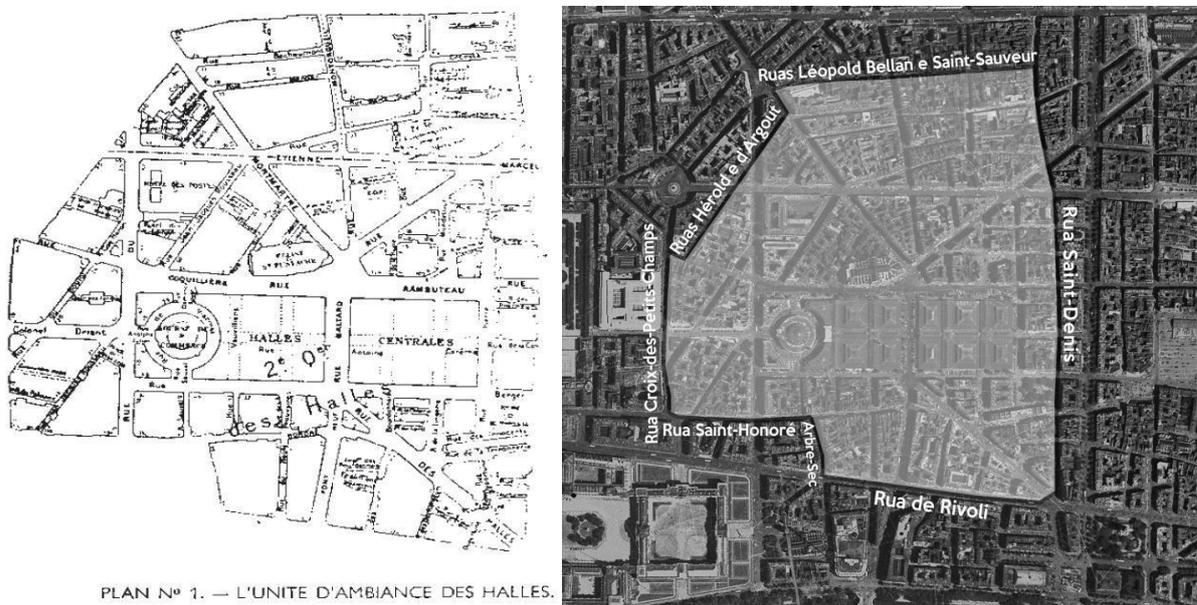
feiras que lá ocorriam, interferindo nas linhas de comunicação da via pública. Embora parecesse difícil de percorrer, ele também era um dos mais fáceis de explorar por conta de seus vários acessos.

O estudo psicogeográfico sobre os Halles, feito por Khatib (2003), dividiu-se em quatro partes. Primeiramente foram definidos os limites do bairro. Em termos administrativos, os antigos Halles Centrales faziam parte do segundo bairro do primeiro *arrondissement*. Do ponto de vista das unidades de ambiência, pouco se diferenciava dos limites oficiais e praticamente se confundia ao norte com o segundo *arrondissement*:

Consideramos como fronteiras: a leste, a rua Saint-Denis; ao norte, as ruas Saint-Sauveur e Bellan; a noroeste, as ruas Hérold e d'Argout; a oeste, a rua da Croix-des-Petits-Champs; e, ao sul, a rua de Rivoli, que é preciso atravessar, a partir da rua de Arbre-Sec, pela rua Saint-Honoré (KHATIB, 2003 [1958], p. 80-81).

No texto original foi apresentado o perímetro do bairro (figura 13). Para facilitar a visualização, fez-se a mesma delimitação sobre o mapa de 1949 (já utilizado anteriormente) disponível no Google Earth (figura 14).

**Figuras 13 e 14 – Unidade de Ambiência *Les Halles Centrales* de Paris**

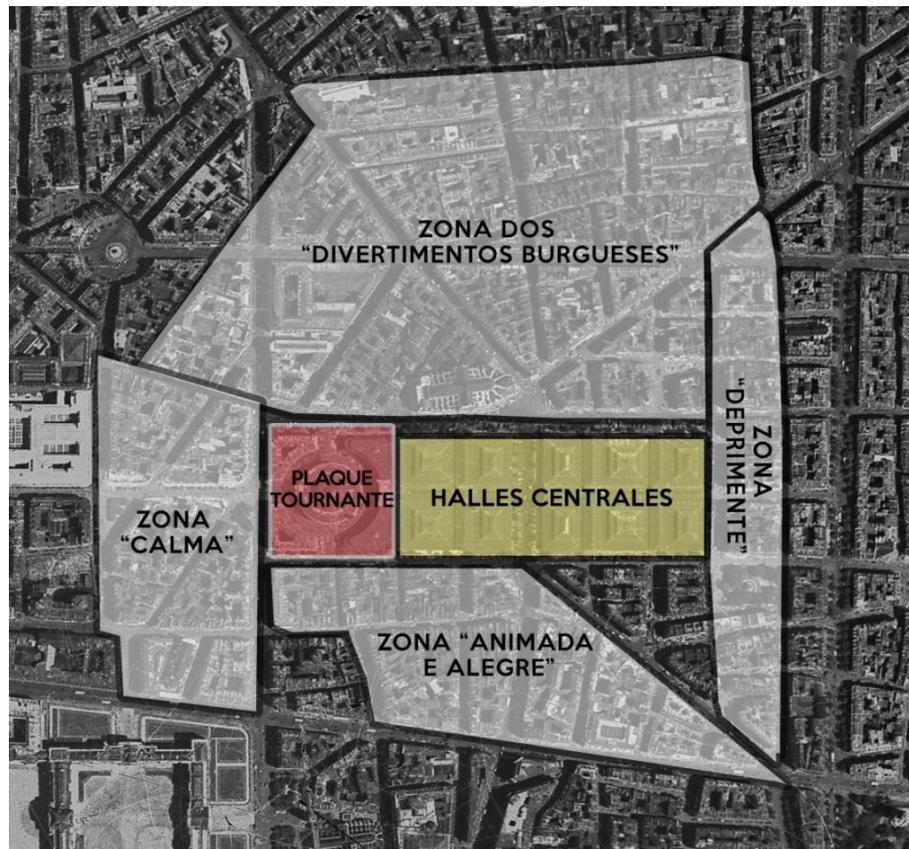


Fonte: KHATIB, 2003 (esquerda). Google Earth, 2019, editado (direita).

A segunda parte do estudo de Khatib (2003, p.81-83) consistia nas divisões das ambiências. A primeira zona, a leste do mercado, era de prostituição e tinha “uma infinidade de barezinhos”, sendo um local de lazer para uma multidão

masculina muito pobre vinda de outros bairros. O aspecto geral atribuído a essa zona era “deprimente”. Já a segunda zona, ao sul, concentrava a maioria dos restaurantes e bares frequentados pelos trabalhadores do bairro, o que tornava essa zona “animada e alegre” durante a noite. A terceira zona, a oeste, era calma tanto de dia quanto de noite e denotava ordem, parecendo um bairro residencial. Sua ambiência diminuía conforme se distanciava dos Halles. A quarta zona, ao norte, compreendia uma área residencial “paupérrima”, restaurantes famosos, comércio varejista intenso e implantações administrativas, o que provocava uma diferenciação entre as ambiências diurna e noturna. À noite, concentrava quase todos os divertimentos “burgueses” dos Halles. Essas quatro zonas de ambiência possuíam como ponto central de interferência a *plaque tournante* do complexo da Praça dos Deux-Écus/Bourse du Commerce, na extremidade oeste dos pavilhões dos Halles Centrales. A imagem abaixo apresenta a divisão das ambiências e a relação com a *plaque tournante* central (figura 15).

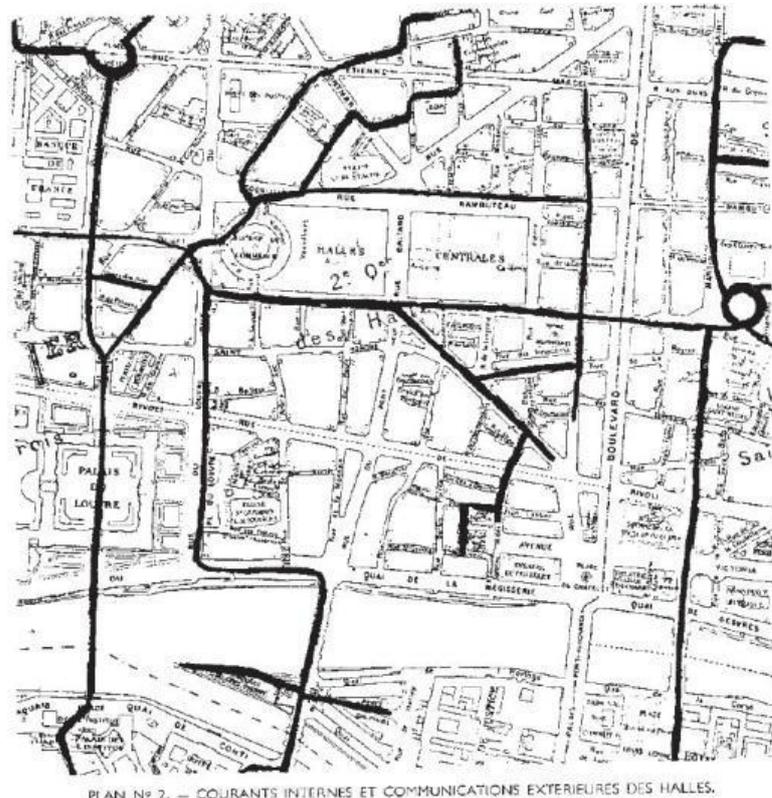
**Figura 15** – Divisão das ambiências e relação com a *plaque tournante*



Fonte: Google Earth, 2019, editado.

Na terceira parte de seu estudo, Khatib (2003) ressalta as diversas direções que se cruzavam por conta da *plaque tournante*, afetando os itinerários que os indivíduos ou grupos desejavam seguir dentro e fora dos Halles (figura 16).

**Figura 16** – Correntes internas e comunicações externas dos Halles



Fonte: KHATIB, 2003, editado.

No período em que o estudo foi feito, já se mencionava a intenção de deslocar o mercado dos Halles Centrales para fora da cidade. Os situacionistas se preocupavam, pois, para eles, o local era muito importante por propiciar trocas culturais, já que estava localizado entre bairros populares e bairros burgueses (KHATIB, 2003). Assim, a quarta parte do estudo defendia que esse espaço no centro de Paris fosse conservado “para as manifestações de uma vida coletiva liberta”; mas, ao invés do comércio de gêneros alimentícios, “deveriam ser desenvolvidas em larga escala tendências para o jogo de construção e para o urbanismo movente”. Uma primeira medida arquitetônica propunha a substituição dos pavilhões “por séries autônomas de pequenos complexos arquitetônicos situacionistas” por entre as quais deveriam ser construídos labirintos<sup>29</sup> em perpétuo movimento, com o auxílio de objetos mais apropriados do que as “barricadas” de

<sup>29</sup> Segundo Perniola (2013, p.43), o “labirinto” parece ser a estrutura ambiental mais estimulante para os situacionistas.

engradados de frutas e legumes. A proposta construtiva final era a de transformar o mercado em “um parque de diversões para a educação lúdica dos trabalhadores” (KHATIB, 2003, p.84).

Importante destacar a nota ao final na publicação, na qual a edição da revista *Internationale Situationniste* ressalta que o estudo sobre os Halles está inacabado em vários pontos (entre eles, nas caracterizações das ambiências - apenas sumariamente definidas), devido aos decretos policiais que proibiam norte-africanos de permanecer nas ruas após as 21h30. Isso atingiu Abdelhafid Khatib, que tinha como proposta analisar as ambiências dos Halles especialmente à noite, sendo que ele chegou a ser detido duas vezes.

O estudo sobre os Halles também era complementado com um questionário que deveria ser respondido e enviado para o endereço de Khatib. Dentre as perguntas que compunham o questionário, estavam indagações sobre; a natureza dos conhecimentos que as pessoas tinham sobre o bairro (visitas rápidas, frequência assídua, residência permanente); se elas concordavam com os limites das unidades de ambiência tal como os situacionistas haviam definido; quais correções e novas divisões poderiam ser feitas com base nas suas experiências no terreno; se seria possível atribuir um centro às unidades de ambiência estudadas (*plaque tournante*); o modo como costumavam entrar no bairro (seguido de um desenho do percurso); quais direções costumavam tomar; quais os sentimentos que lhes eram provocados setor por setor; se percebiam mudanças nas ambiências em função da hora; que tipos de encontros tinham no local; que mudanças arquitetônicas lhes pareciam necessárias (para estender uma ambiência ou destruí-la); que destinação poderia ser dada ao local; etc. (INTERNAZIONALE SITUAZIONISTA, 2003b).

Constituído dessas quatro partes mais o questionário, o estudo psicogeográfico sobre os Halles Centrales torna-se uma referência interessante tanto por apresentar uma pequena sistematização das análises, como também por demonstrar um modo de realizar descrições psicogeográficas (mesmo que em nível de “esboço”) e de usar mapas para definir as divisões das ambiências e estudar seus fluxos, além de apontar as dificuldades “metodológicas” encontradas no processo.

### 4.3. ERRÂNCIAS CONTEMPORÂNEAS

Mesmo após o término da Internacional Situacionista, as ideias de errâncias urbanas continuam no meio artístico. Vários artistas possuem a cidade como campo de investigações artísticas e demonstram maneiras de se analisar e estudar o espaço urbano por meio de suas experiências e obras (JACQUES, 2005b).

Nesse sentido, apresentam-se a seguir estudos de dois arquitetos que trabalham com a questão do caminhar. Francesco Careri e Paulo von Poser são professores universitários com quem se teve contato ao longo desta pesquisa e que demonstraram abordagens que podem enriquecer as leituras realizadas.

#### 4.3.1. O Caminhar de Francesco Careri

Francesco Careri é professor vinculado ao Departamento de Arquitetura da *Università degli Studi Roma Tre* (Itália). Desde 2006 ele é professor do *Laboratorio di Progettazione Architettonica*, onde lecionada a disciplina *Arti Civiche*<sup>30</sup>. Em 1995 fundou, com outros arquitetos, o grupo *Stalker/Osservatorio Nomade*, que procura realizar ações de arte pública, estudos das micro-transformações urbanas feitas pelos habitantes e projetos de autoconstrução.

Em 1995, o grupo romano Stalker realizou uma volta inteira nas zonas abandonadas de Roma, na Itália. Essa caminhada ficou conhecida como *Stalker attraverso i territori attuali*. O grupo transformou o mapa de Roma em um grande arquipélago, onde os vazios da cidade são representados como o mar e os cheios como as ilhas. A linha branca marca o percurso realizado pelo grupo. Posteriormente elaboraram graficamente o resultado, transformando-o em um globo (figuras 17 e 18).

---

<sup>30</sup> Um curso realizado inteiramente caminhando, no qual se interage com fenômenos urbanos dos locais percorridos. Através de uma Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior (BEPE) da FAPESP (Processo 2019/22860-8), foi possível cursar a disciplina no ano de 2020, embora ela tenha sido adaptada por conta da pandemia de Covid-19 - o que impediu que boa parte dela fosse realizada caminhando.

**Figuras 17 e 18** – Representações do Percurso Realizado pelo Grupo Stalker



Fonte: Stalker, 1995.

Francesco Careri escreveu o livro “Walkscapes – o caminhar como prática estética” (São Paulo: Editora G. Gili, 2013), no qual situa essa experiência na genealogia da história da arte do caminhar. Em entrevista concedida a Paola Jacques para a Revista Redobra nº 11 (CARERI, 2013a), ele narra um pouco do que foi essa experiência:

A caminhada surgiu de um desejo de conhecermos o que existia do outro lado, além da cidade que nos contavam os nossos professores [...] foi desenhada uma quantidade enorme de zonas que estavam vazias, que não existiam nos nossos mapas mentais, e assim compreendemos que poderíamos ver a cidade desse ponto de vista nômade, mutante, que está fora da cidade. [...] Queríamos mostrar isso, que era possível fazer uma caminhada dessa forma, que era possível viver de outra forma a cidade, era como uma construção de situações, construir uma outra situação, uma outra forma de habitar, outro ponto de vista. (CARERI, 2013a, p.9).

Para além de um ensaio teórico e histórico, Jacques (2013) ressalta que o livro de Careri se baseia numa ação empírica, que não é apenas o caminhar ordinário do cotidiano urbano, mas cujo tipo de caminhada se propõem a explorar os “territórios atuais”, também chamados de “vazios da cidade”. A caminhada dos Stalker buscava sair da cidade mais praticada e conhecida para descobrir o que há ao redor dos muros, nas margens da cidade tradicional – espaços urbanos indeterminados, marginais, periféricos e em plena transformação.

[...] nós sabíamos muito bem o que estávamos fazendo, estávamos bem conscientes. Por isso que demos essa importância, escrevemos um manifesto para explicar, fizemos a cartografia, compreendemos que precisávamos de uma forma de representá-la, por exemplo, fizemos várias coisas, cada um tomava suas notas. [...] Mas nós não queríamos interpretar o território, nós dizíamos que o território deveria se autorrepresentar, e a única forma de fazer essa auto-representação seria representá-lo não intencionalmente, sem olhar no visor da câmera, mas deixar um objeto, uma ferramenta, que poderia dar a possibilidade do território se representar [...] (CARERI, 2013a, p.10-11).

Jacques (2013) entende os Stalkers como praticantes dos “territórios atuais”, desses espaços intermediários ou espaços do “meio-lugar”, como ela aborda a partir do debate entre lugar e “não lugar” de Marc Augé (2012). Assim, para Jacques (2013), o meio-lugar se aproximaria do que Michel de Certeau entende como espaço, o lugar praticado<sup>31</sup>, de modo que “o meio-lugar não seria exatamente um lugar preciso, nem um não-lugar, mas a sua prática, a sua apropriação ou seu uso”.

Para Augé (2012, p. 52), os lugares têm pelo menos três características comuns. Eles se pretendem identitários, relacionais e históricos. Desse modo “um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não lugar” (AUGÉ, 2012, p.73). No entanto, como “a possibilidade do não-lugar não está ausente de todo e qualquer lugar”, a

---

<sup>31</sup> Michel de Certeau (2008, p. 202) entende o *espaço* como um *lugar praticado*, de modo que “a rua geometricamente definida por um urbanista é transformada em espaço pelos pedestres”. Os relatos têm, assim, um trabalho de transformar lugares praticados em espaços urbanos ou, também no sentido inverso, espaços em lugares, além de exercer o papel cotidiano de demarcação.

possibilidade do lugar também estaria presente no não-lugar, e são nessas passagens nas quais a ideia de “meio-lugar” tem seu papel (JACQUES, 2013).

Os terrenos baldios (*terrain vague*) são sempre no meio, eles são em suspensão, em um estado provisório, intermediário, inacabado. Eles poderiam ser considerados como não-lugares segundo Marc Augé [...] O terreno é baldio, mas no momento que decidimos fazer um pique-nique ali ele se torna menos baldio e a passagem se faz (JACQUES; TUFANO; GUEZ, 1997 apud JACQUES, 2013)

Para Jacques (2013), o mais interessante nas caminhadas que transformam os não lugares em meio-lugares seria a descoberta da *Nova Babilônia* (a cidade que foi idealizada por Constant com inspiração nos nômades), que se encontra “aqui e agora”, estando nas margens, sombras e sobras das cidades. Ao contrário do modelo contraditório de Constant, o grande jogo do caminhar de Careri busca as situações lúdicas já existentes, pois entende que a Nova Babilônia se esconde nas brechas, nos interstícios da cidade espetacular contemporânea: “Uma busca da cidade nômade escondida dentro da cidade sedentária” descoberta principalmente nas apropriações e usos diversos (CARERI, 2013b).

Ao procurar a Nova Babilônia, o que se encontra na verdade seriam os seus “praticantes ordinários”, muito estudados por Michel de Certeau. Esses praticantes são habitantes do cotidiano que, muitas vezes, constroem com as próprias mãos espaços que não constam nos guias turísticos e nos mapas das cidades. Dessa forma, ao se jogar o “grande jogo do caminhar”, o que se encontra é o “Outro urbano”. Assim, para Careri (2013b), o medo de caminhar nesses espaços seria, na verdade, o medo do encontro com a alteridade, quase sempre dissensual e conflituosa, mas, como Jacques (2013) defende, apenas com a permanência dessa tensão é possível constituir a esfera pública da qual se depende para a construção de cidades menos espetaculares e mais incorporadas. Para Sennett (2003, p.17), são as relações entre os corpos humanos no espaço que determinam suas reações mútuas, seja pelos modos como se veem e se ouvem, como se tocam ou se distanciam.

#### 4.3.2. Os Desenhos de Paulo Von Poser

Paulo von Poser é arquiteto formado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) em 1982. Lecionou em diversas faculdades de arquitetura, especialmente na Faculdade de Arquitetura e

Urbanismo de Santos e na Escola da Cidade, em São Paulo, onde continua atuando até os dias atuais. Em suas aulas explora processos pedagógicos e práticas que relacionam o desenho de observação e a percepção do espaço. Ao longo dos mais de 30 anos de sua carreira como artista, realizou diversas exposições, participou de mostras nacionais e internacionais e é o autor de obras que compõem inúmeras coleções privadas e públicas.

Von Poser é leitor do livro “Walkscapes”, de Francesco Careri, e encontrou em suas páginas o ímpeto para realizar a sua própria leitura “errática” de São Paulo. Na mostra “à deriva\_sp”, exposta no Museu da Cidade de São Paulo em 2019, o artista apresentou um percurso realizado no centro histórico da cidade, entre a Praça João Mendes e o Largo de São Bento, com o intuito de revelar um passado em esquecimento. Fazendo referência à metáfora náutica da deriva situacionista, o artista “navegou” por fotos e textos históricos, por projetos arquitetônicos futuros e pelas ruas atuais da cidade - tempos distintos que dialogam nas linhas de seus desenhos (figuras 19 e 20).

**Figuras 19 e 20 – Mapa Interativo das Caminhadas Realizadas**



Fonte: Acervo de Paulo von Poser, 2019.

A interação com o público foi um ponto muito forte de seu trabalho. Os visitantes puderam escrever, em notas de papel, lembranças de experiências marcantes que vivenciaram no centro histórico de São Paulo, para depois inseri-las

no mapa. Isso permitiu incorporar as memórias latentes das pessoas sobre o local estudado à exposição (figura 21).

**Figura 21** – Mapa do percurso realizado aberto à intervenção do público



Fonte: Acervo de Paulo von Poser, 2019.

#### 4.3.3. Contribuições aos Procedimentos

A contribuição de Francesco Careri se dá, especialmente, na busca do encontro com o Outro. No seu jogo de caminhar pelas cidades, a “Nova Babilônia” se revela para aqueles que se dispõem à experiência errática da cidade. Contudo, ela não surge como “mero objeto”, mas sim através das apropriações reconhecidas. Os “não-lugares” se tornam “meio-lugares” por sua prática, e é justamente nessas brechas que a ideia de ativação também vem a tona – ao reconhecer as práticas espaciais é possível valorizá-las.

Por sua vez, a contribuição da prática de Paulo von Poser se dá em um nível instrumental. Em suas caminhadas pela cidade, o artista releva as relações entre passado, presente e futuro por meio de seus desenhos. Conforme afirma Pallasmaa (2013), “Desenhar é, ao mesmo tempo, um processo de observação e expressão, recepção e doação”, e, a partir disso, criam-se três tipos de imagens: aquelas registradas no papel; as registradas na memória cerebral; e as registradas na memória muscular pelo próprio ato de desenhar. Assim, o desenho pode favorecer a preservação ao tornar consciente o preexistente.

## 5. CAPÍTULO 3: DESENVOLVIMENTO DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo serão apresentadas as atividades práticas, realizadas nos últimos anos, que contribuíram com o desenvolvimento dos procedimentos metodológicos da pesquisa.

Apresentam-se diversas caminhadas feitas em várias cidades e objetos de estudo, mas que possuem como temática de fundo o patrimônio industrial: em Sevilha, Espanha (2016), pesquisou-se o antigo monastério e fábrica de cerâmica da Cartuja; em Presidente Prudente (2017) e Bauru (2018) foram estudados seus conjuntos ferroviários; em Jundiaí foi analisado o conjunto de oficinas da Companhia Paulista (2019); e em Roma, Itália (2020), trabalhou-se com o antigo bairro industrial de Ostiense.

Como modo de aprimorar metodologicamente os estudos, também foram realizadas atividades práticas em duas disciplinas universitárias cursadas: “*Emotions and Affect from a Spatial Perspective*”, oferecida pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP/Presidente Prudente em 2018 e ministrada pelo Professor Doutor Jan Simon Hutta (Universidade de Bayreuth, Alemanha), e o curso “*Arti Cíviche*”, em 2020, oferecido pelo Departamento de Arquitetura da *Università degli Studi Roma Tre* e lecionado pelo Professor Doutor Francesco Careri (docente da mesma universidade).

O capítulo subdivide-se em cinco partes: a primeira apresenta os locais estudados e suas contribuições ao desenvolvimento dos procedimentos metodológicos deste trabalho; posteriormente, na segunda parte, relatam-se os trabalhos de campo; a terceira parte traz uma análise psicogeográfica do Complexo FEPASA de Jundiaí; na quarta parte são apresentadas algumas reflexões metodológicas; e, ao final, na quinta parte, são feitas algumas considerações sobre os procedimentos metodológicos.

### 5.1. APRESENTAÇÃO E CONTRIBUIÇÃO DOS OBJETOS DE ESTUDO

Primeiramente, elucidam-se a escolha das áreas estudadas e suas contribuições aos procedimentos metodológicos.

Como exercício prático da disciplina *Emotions and Affect from a Spatial Perspective*, foi decidido que seria feita uma caminhada pelo Camelódromo da Praça da Bandeira de Presidente Prudente (São Paulo). O local foi escolhido por causa das suas características - um centro comercial que conforma um “labirinto de galerias”, localizado em uma praça histórica no centro da cidade, na margem da antiga linha férrea-, que possui diversos acessos e um grande fluxo de pessoas e, conseqüentemente, de afetos em circulação. A contribuição aos procedimentos metodológicos deste estudo se deu principalmente no uso do vocabulário situacionista<sup>32</sup> para o direcionamento da leitura realizada no local e posterior elaboração gráfica. Contribuiu também nas reflexões metodológicas, especialmente sobre as formas de representação das experiências e sobre como diferentes subjetividades implicam em experiências distintas.

No caso do curso *Arti Civiche*, a escolha do sentido preponderante em que as caminhadas foram realizadas – entre o Departamento de Arquitetura, no antigo matadouro da cidade, e o mar em Fregene - foi consequência dos percursos feitos nos anos anteriores, de modo que fosse possível explorar áreas diferentes daquelas já conhecidas. Os procedimentos metodológicos foram enriquecidos com as noções das “regras do jogo” utilizadas, que influenciaram e impulsionaram as experiências das caminhadas realizadas. O curso contribuiu ainda ao oferecer uma nova chave de leitura aos participantes, levando-os a se atentarem aos corpos dos sujeitos que atravessam os territórios e ao diálogo e implicações que se estabelece com a paisagem.

A opção como objeto de estudo pelo conjunto das antigas Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí, atualmente conhecido como Complexo FEPASA, justifica-se pela natureza industrial e por sua localização central na cidade. Além disso, contribuiu para a escolha o fato de ele ser estudado por outras investigações que fazem parte do Projeto “Memória Ferroviária (1868-1971)”, o que favorece a integração com o conjunto de pesquisas associadas a ele e os diálogos interdisciplinares<sup>33</sup>. O estudo sobre o Complexo FEPASA começou ainda

---

<sup>32</sup> Consideram-se como “vocabulário situacionista” os termos e conceitos apresentados pela Internacional Situacionista em seus textos e publicações.

<sup>33</sup> Estudos pertencentes ao projeto trabalham com perspectivas relacionadas desde a arqueologia do Complexo FEPASA (CANO SANCHIZ, 2015, 2016, 2017) à historiografia de sua tecnologia ferroviária (OLIVEIRA 2012) e aos aspectos ligados à musealização e patrimonialização de seus vestígios (OLIVEIRA, 2011), como também à análise das valorações desse importante conjunto (OLIVEIRA; SILVA; SILVA, 2018).

na iniciação científica, quando o foco eram as intervenções físicas nos edifícios que passaram a abrigar novos usos. No mestrado, a intenção inicial era reconhecer os diversos usos e práticas espaciais cotidianas que ocorrem em seus espaços. Entretanto, como já frisado na apresentação da dissertação, adaptações foram necessárias por conta da pandemia de Covid-19, que inviabilizou muitos dos trabalhos de campo. Contudo, mesmo diante das limitações encontradas, foi possível realizar um estudo sobre o local. Sua maior contribuição para a pesquisa está na possibilidade de se fazer uma leitura psicogeográfica utilizando-se o vocabulário situacionista e, posteriormente, elaborando um mapa psicogeográfico.

Nos demais casos ferroviários (Bauru e Presidente Prudente), a opção por cada um se deu pelos vínculos históricos com o avanço da ferrovia no Estado de São Paulo, além do interesse por suas especificidades. O Conjunto Ferroviário de Presidente Prudente foi estudado principalmente durante a elaboração do Trabalho Final de Graduação. Naquele momento foi possível realizar uma imersão no contexto do local estudado, estabelecendo uma série de relações com os agentes sociais locais ligados ao seu uso e proteção. Buscou-se reconhecer as diversas territorialidades que ocorrem ao longo do leito ferroviário e entender os significados atribuídos a esses espaços pelos seus praticantes. Foram feitas elaborações gráficas que apresentavam as relações estabelecidas entre essas práticas espaciais, lançando mão de técnicas de registro das experiências, como desenhos, fotografias e descrições.

O caso do Conjunto Ferroviário de Bauru compôs parte dos estudos realizados já durante o mestrado. Com ele, procurou-se amadurecer os procedimentos metodológicos realizados até então, criando uma primeira sistematização. O olhar lançado sobre o local buscou o diálogo entre o seu caráter histórico e seus usos atuais. Procurou-se também reconhecer as práticas espaciais nos arredores das oficinas ferroviárias observando as subversões das barreiras existentes, além de identificar os significados que os moradores do entorno atribuem àquele local.

Os casos europeus foram escolhidos por serem antigas áreas industriais que passaram por grandes transformações nas últimas décadas, o que permitiu observar os modos como esses locais foram preservados. O estudo em Sevilha foi parte do

primeiro estágio de pesquisa no exterior, com bolsa da FAPESP. O foco principal foram os vestígios industriais que permaneceram após as intervenções físicas que ocorreram no local. Sua contribuição está no fato de questões relacionadas à deriva situacionista terem sido incorporadas pela primeira vez nos procedimentos metodológicos. Refletiu-se também sobre o registro e a expressão dos itinerários realizados, além de terem sido elaborados protótipos cartográficos.

Já no caso do Bairro Ostiense foi possível exercitar a ideia de “jogo” e da realização de um comportamento lúdico-construtivo. Observou-se que as estruturas dos bens industriais compõem o imaginário das pessoas sobre aquela área. Percebeu-se também que os procedimentos são mais efetivos em uma escala mais imediata na qual é possível estabelecer um maior número de contatos com os bens industriais e se relacionar com os seus usuários.

Feitas essas primeiras considerações sobre a escolha dos objetos de estudo e suas contribuições ao desenvolvimento metodológico da pesquisa, faz-se necessária uma breve contextualização histórica desses espaços industriais pesquisados. Ressalta-se que a intenção não é apresentar uma revisão histórica exaustiva, visto não ser esse o objetivo da pesquisa, mas apenas familiarizar o leitor com seus contextos específicos<sup>34</sup> para posteriormente relatar o avanço metodológico da pesquisa com os resultados dos trabalhos de campo realizados.

#### 5.1.1. O Complexo FEPASA De Jundiaí

É amplamente debatido que no caso do Estado de São Paulo as estradas de ferro surgiram logo na segunda metade do século XIX, quando a demanda pelo café – a principal riqueza do país na época – exigia novos meios de transporte (SOUKEF JUNIOR, 2012, p. 1). Especificamente em Jundiaí, a Vila foi elevada à categoria de cidade em 1865, às vésperas da chegada da *The São Paulo Railway Company* (SPR) (LANNA, 2002), a primeira ferrovia do estado que, ao construir o trecho Santos-Jundiaí, monopolizou o acesso ao porto de Santos após vencer o obstáculo da Serra do Mar e que, por esse mesmo motivo, resolveu não mais prolongar seus trilhos (SOUKEF JUNIOR, 2012, p. 1). A Companhia Paulista surgiu como consequência dessa postura (BEM, 2014, p.100). Inaugurada em 1868, seu primeiro

---

<sup>34</sup> Não serão apresentados os históricos dos locais estudados nas disciplinas “*Emotions and Affect from a Spatial Perspective*” e “*Arti Civiche*” por terem sido analisados muito brevemente e também por fugirem da temática do patrimônio industrial.

trecho – concluído em 1872 - ligou a cidade de Campinas à Jundiaí (MAZZOCO, 2005, p. 36).

A vinda da São Paulo Railway para a cidade de Jundiaí certamente alterou a dinâmica urbana; contudo, seria a Companhia Paulista a responsável por transformar a estrutura e cravar a identidade ferroviária na cidade (BEM, 2014, p. 104), especialmente por trazer suas Oficinas: “[...] A SPR passava e parava, a Paulista entrou e ficou. O grande progresso urbano foi conhecido de fato no convívio com a dinâmica das Oficinas da Paulista e, se isto ocorreu no passado recente, cabe verificar os papéis no presente” (BEM, 2014, p. 162).

As Oficinas da Paulista inicialmente funcionavam em Campinas, mas foram realocadas para Jundiaí sob o argumento de não disporem de área suficiente para suas atividades (LANNA, 2002, p. 5). As ocorrências de epidemias de febre amarela e de bexiga em Campinas, em meados do século XIX, também foram responsáveis pela saída de muitas indústrias da cidade (BEM, 2014, p. 126).

A obtenção das terras em Jundiaí e a decisão da instalação das Oficinas da Paulista datam de 1890 (BEM, 2014, p. 128). Junto ao trecho inicial da linha férrea, na parte baixa da cidade (figura 22), a Companhia Paulista obteve os terrenos quase sem dispêndio. Elas eram o destino dos materiais ferroviários que seriam reparados. Em 1893 é dado início à construção dos prédios das Oficinas (LANNA, 2002, p. 5). De acordo com Cano Sanchiz (2017), o conjunto da Paulista possui uma área total de 111.179,91 m<sup>2</sup>.

**Figura 22** – Localização do Complexo FEPASA de Jundiaí



Fonte: Google Earth, 2020. Editado.

Kühl (1998b), em parecer solicitado pela Promotoria de Justiça de Jundiaí a respeito da relevância arquitetônica das Oficinas da Companhia Paulista, ressalva que, na época de sua construção, as oficinas de Jundiaí estavam entre as maiores e mais bem equipadas do país (figura 23). O Complexo contava com oficinas de reparação e pintura de carros e vagões, de carpintaria, de mecânica, de fundição, depósitos de materiais, compartimento para máquina fixa, etc. (KÜHL, 1998b, p.6). A Companhia Paulista também possuía sua “identidade arquitetônica” e, apesar do programa e partido serem semelhantes aos de outras empresas ferroviárias, suas estações apresentavam interessantes variações obtidas pela composição, disposição de ornamentos e multiplicidade de elementos empregados na cobertura das plataformas (KÜHL, 1998b, p.3).

**Figura 23** – Panorâmica do Complexo FEPASA de Jundiaí (a partir do pátio de manobra)



Fonte: Acervo do autor, 2019.

Entretanto, devido à falta de investimentos e à preferência do governo do país pelo transporte rodoviário, após 93 anos sendo uma ferrovia privada, a Companhia Paulista não conseguiu suportar a crise e acabou sendo estatizada em 1961 (GRANDI, 2010). As cinco principais ferrovias paulistas (Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo-Minas) formaram uma única empresa no ano de 1971, a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), após serem incorporadas e tornarem-se posse do governo estadual. Já na década de 1990, um projeto dos governos federal e estadual previu a liquidação das empresas públicas férreas e de energia. Assim, a FEPASA e todo seu patrimônio foram incorporados à Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) em maio de 1998. A dissolução da RFFSA, por sua vez, ocorreu entre os anos de 1999 e 2007 (OLIVEIRA, 2011).

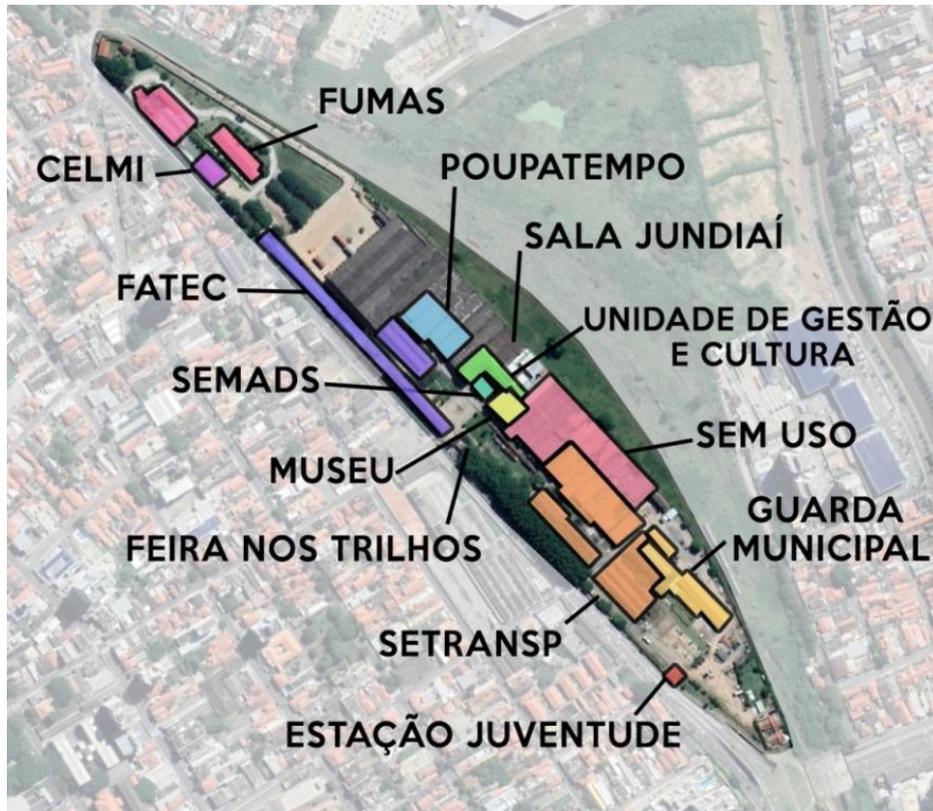
Nesse contexto, o espólio da antiga FEPASA (Oficinas da Companhia Paulista) foi comprado do governo do Estado de São Paulo pela Prefeitura do Município de Jundiaí no dia 20 de janeiro de 2001. Já em 2003, um Plano de Preservação para o Complexo FEPASA foi solicitado à Prefeitura de Jundiaí pelo IPHAN (BATISTA, 2013). Quanto ao seu tombamento, a homologação em relação ao IPHAN pelo Ministério da Cultura ocorreu em dezembro de 2002 e, em 14 de julho de 2004, o processo foi concluído (BARTCUS, 2012).

Beatriz Kühl (1998b) descreve que o conjunto é grandioso não apenas pelas dimensões físicas e importância histórica, “mas também pela qualidade de sua implantação e inserção no sítio, por sua arquitetura e pela racional e bem sucedida expressão de uma lógica industrial” (KÜHL, 1998b, p. 9) devendo, por essas razões, ser preservado.

Atualmente, o conjunto do Complexo FEPASA possui uma diversidade de usos institucionais, tais como: o Museu da Companhia Paulista; a Faculdade de Tecnologia de Jundiaí (FATEC); uma unidade do Poupatempo; o Cadastro Único; a Fundação Municipal de Ação Social (FUMAS); o Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade (CELMI); a Secretaria Municipal de Transportes; a Guarda Municipal; a Estação Juventude; e, mais recentemente, a Unidade de Gestão de Cultura. O local também conta com espaços para a realização de espetáculos teatrais e para o

comércio de produtos agrícolas, como a “Sala Jundiaí” e a nova “Feira nos Trilhos”, respectivamente. A disposição espacial desses usos pode ser analisada na figura 24.

**Figura 24** – Usos Institucionais do Complexo FEPASA de Jundiaí



Fonte: Google Maps, 2018. Editado

Contudo, mesmo que o Complexo FEPASA seja de incontestável importância histórica e cultural para Jundiaí, grande parcela da população tem um conhecimento superficial de sua relevância na formação da cidade. Muitos não identificam o local como as "Antigas Oficinas da Companhia Paulista" ou como "Complexo FEPASA", mas pelos usos que atualmente marcam o local - como a FATEC e o Poupatempo. Além disso, ao passo que as novas funções tornam o lugar mais conhecido por atraírem um grande fluxo de pessoas, o cuidado com o impacto em sua materialidade, assim como em toda a sua infraestrutura construtiva, é de extrema importância e não pode ser ignorado (FALAVIGNA; CHAPARIM; HIRAO, 2015).

Trabalhos de conscientização da população e propostas que melhorem a integração do Complexo com a cidade também são necessários (FALAVIGNA;

CHAPARIM; HIRAO, 2015). Em partes, essas preocupações estão sendo atendidas ou pelo menos se mostram nas pautas de discussão: atualmente é feito um trabalho de conscientização com crianças de Jundiaí, o chamado Passaporte Cultural<sup>35</sup>. Além disso, já houve propostas projetuais em que o muro que divide o Complexo e a Avenida dos Ferroviários seria eliminado, como a apresentada na versão preliminar do Projeto Urbano e Plano Diretor de Ocupação das Oficinas da Companhia Paulista de Trens, um investimento previsto na lei 8.683/2016, resultante do Plano Diretor Participativo<sup>36</sup>. Em agosto de 2018 foi aberto um edital com o objetivo de selecionar uma empresa para ser a responsável por propor um projeto de restauro do Complexo e captar recursos para sua execução<sup>37</sup>. Em 2019 o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural (COMPAC) também aprovou, por unanimidade, o projeto de restauro para o local<sup>38</sup>.

Ao levar em conta toda a conjuntura atual, com seus desafios e propostas de preservação - estudados em um primeiro momento durante a graduação (processo FAPESP 2014/10252-0 e 2016/04427-7) - compreende-se que as ações dos gestores da administração pública, assim como a postura dos arquitetos envolvidos na salvaguarda desses bens, devem apoiar e promover a proteção do Complexo com propostas compatíveis com a realidade local, lançando mão de critérios projetuais coerentes e que envolvam a participação da população no processo.

No caso do Complexo FEPASA de Jundiaí, Cano Sanchiz (2015, p. 11) ressalva que existem dificuldades para conciliar as necessidades dos novos usuários com a preservação do patrimônio. As grandes dimensões do conjunto e seu volume edificado também não facilitam a gestão para o município. Contudo, existe uma demanda real de espaço por parte de diversas entidades (como grupos de escolas de danças, companhias de teatro, bandas de música, etc.) ao mesmo tempo em que a cidade necessita ampliar sua infraestrutura cultural e seus equipamentos sociais. As antigas Oficinas da Companhia Paulista constituem, assim, um recurso potencialmente aproveitável.

---

<sup>35</sup> Disponível em: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/programas/passaporte-cultural-guardioes-do-patrimonio/>. Acesso em: 09 de ago. de 2019.

<sup>36</sup> Disponível em: <https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/09/16/novo-projeto-urbano-e-de-uso-do-complexo-fepasa-esta-pronto-para-consulta/>. Acesso em: 15 de abril de 2018.

<sup>37</sup> Disponível em: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/2018/08/prefeitura-abre-edital-de-convocacao-para-revitalizacao-do-complexo-fepasa/>. Acesso em: 15 de abril de 2018.

<sup>38</sup> Disponível em: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/2019/08/projeto-de-restauro-do-complexo-fepasa-e-aprovado-por-conselho/>. Acesso em: 09 de ago. de 2019.

### 5.1.2. Os Conjuntos Ferroviários de Bauru e Presidente Prudente

A implantação das ferrovias nas cidades do centro do Estado de São Paulo está ligada à expansão do complexo cafeeiro paulista voltado para exportação ainda no século XIX (CANO, 1975). Esse movimento acarretou, inevitavelmente, a expansão urbana e o nascimento de novas cidades (MATOS, 1990). Inserida nesse contexto histórico e territorial, Bauru (que já existia antes das ferrovias) era considerada “boca do sertão” e teve, com a implantação de três das mais importantes companhias ferroviárias da época (Sorocabana, Noroeste e Paulista), um crescimento significativo (figura 25). As ferrovias buscaram se instalar na região, motivadas pela cafeicultura e pela urgente necessidade de escoamento de produção. Bauru foi considerada um ponto estratégico para fazer a ligação desde o Mato Grosso até o porto de Santos e já em 1904 começaram os primeiros estudos para a instalação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (GHIRARDELLO, 1992).

**Figura 25** – Localização do Conjunto Ferroviário de Bauru



Fonte: Google Earth, 2020. Editado.

Essa conexão entre os extremos do país era uma necessidade demonstrada desde a Guerra do Paraguai. Assim, a implantação da estrada de ferro deveria ocupar definitivamente o oeste do país para servir tanto à seguridade nacional quanto à cafeicultura (QUEIROZ, 1997). Pela posição estratégica e crescimento notável, Bauru pode ser considerada o passo inicial para a ocupação incisiva do oeste paulista (NEVES, 1977) (figura 26).

**Figura 26** – Vista do Conjunto Ferroviário de Bauru



Fonte: Acervo do autor, 2018.

A partir disso, o antigo sertão do extremo oeste paulista teve, com a vinda da Estrada de Ferro Sorocabana, o suporte fundamental para o aparecimento e desenvolvimento de muitas cidades, que funcionavam como ponto de apoio para a exploração da região. Presidente Prudente foi uma delas (figura 27), nascendo da reunião de dois núcleos urbanos de propriedade dos Coronéis Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes, responsáveis por sua fundação e sistemática colonização, respectivamente, já em meados da década de 1910 (ABREU, 1972).

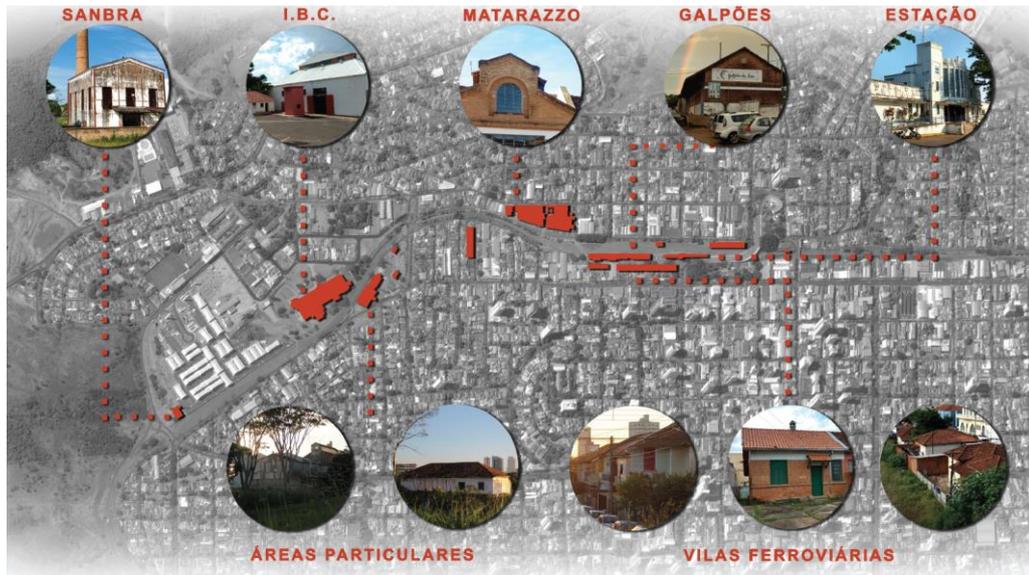
**Figura 27** – Localização do Conjunto Ferroviário de Presidente Prudente



Fonte: Google Earth, 2020. Editado.

Em Presidente Prudente, com o decorrer dos anos, diversos edifícios públicos e privados foram construídos contíguos à linha da antiga Estrada de Ferro Sorocabana. A estação, os armazéns, as vilas ferroviárias e os galpões industriais compõem um importante conjunto que ainda é marcante na cidade (figura 28).

**Figura 28** – Conjunto Ferroviário de Presidente Prudente



Fonte: Google Earth, 2018. Editado.

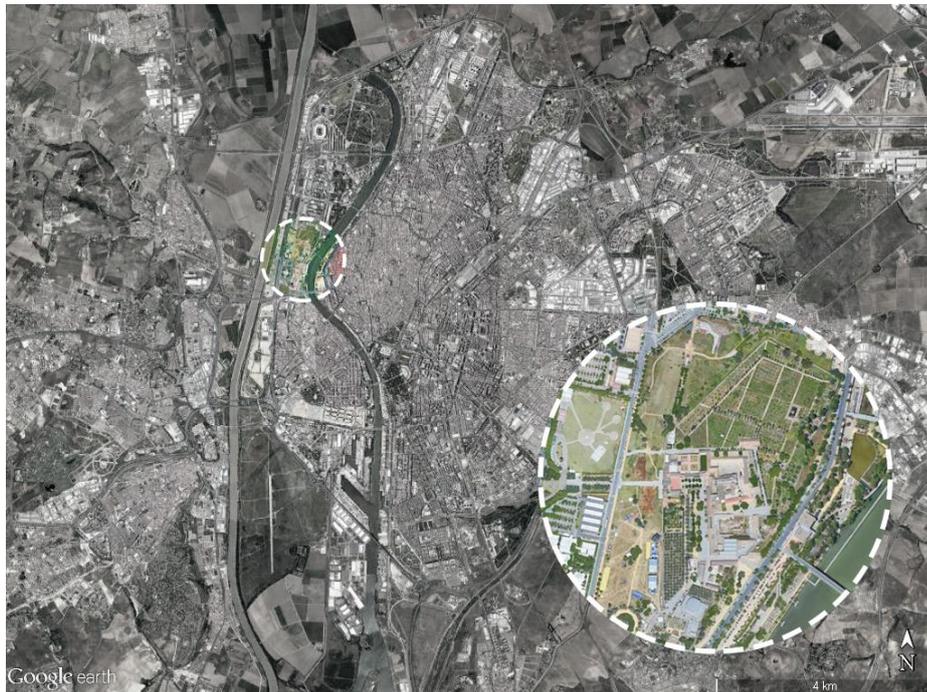
No entanto, com o fim do transporte ferroviário comercial e de passageiros, algumas das construções ferroviárias foram demolidas e/ou modificadas, poucas receberam novos usos e apropriações e as demais foram praticamente abandonadas (BARON; PAIVA, 2015). Uma das dificuldades encontradas com relação ao seu legado ferroviário diz respeito às diversas entidades envolvidas na sua gestão. Além dos bens municipais, grande parte dos imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) foi transferida para a Secretaria de Patrimônio da União, enquanto os trilhos operacionais foram concedidos à empresa RUMO.

Já no caso de Bauru, atualmente parte do conjunto ferroviário está ocupado pelas concessionárias RUMO e TRANSFESA, além da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SEMMA) e o Museu Ferroviário Regional de Bauru. Entretanto, outra grande área encontra-se em desuso, com seus espaços não operacionais expostos ao desgaste do tempo.

### 5.1.3. O Conjunto Monumental da Cartuja de Sevilha

A área que hoje é ocupada pela cidade de Sevilha (capital da Comunidade Autónoma de Andaluzia), em ambas as margens do Rio Guadalquivir, em seus tempos primitivos era constituída por terrenos praticamente inabitáveis devido às enchentes (MANTERO, 2015). Em torno do século XIX, a incorporação dos avanços técnicos em Sevilha, como obras de infraestrutura e de melhoria dos serviços públicos, contribuiu de maneira definitiva para mudar a imagem da cidade. A venda dos imóveis eclesiásticos também teve grande importância na configuração do espaço industrial da primeira revolução industrial, já que influenciou o aparecimento de uma burguesia local de vocação rentista, além de proporcionar a modificação do uso dos antigos edifícios religiosos, que foram reutilizados para fins comerciais e industriais (SOBRINO SIMAL, 2015, p. 166). Esse é o caso do Conjunto Monumental da Cartuja de Sevilha, situado na costa direita do Rio Guadalquivir, na conhecida “Ilha da Cartuja” (figura 29).

**Figura 29** – Localização do Conjunto Monumental da Cartuja de Sevilha, Espanha



Fonte: Google Earth, 2020. Editado.

O local inicialmente foi construído como um monastério, em 1400, tornando-se quartel das tropas napoleônicas entre os anos de 1810 e 1812. Já em 1839 foi comprado pelo inglês Charles Pickman, que o transformou em fábrica de cerâmica em 1841 (CENTRO ANDALUZ DE ARTE CONTEMPORÁNEO, 2015). As

adaptações para as necessidades da fábrica em um primeiro momento foram respeitadas, mas a demanda da produção fabril propiciou a transformação do monastério original. Várias chaminés e dez fornos, cinco dos quais ainda estão de pé (figura 30), foram construídos e determinaram a atual concepção visual do monumento (SEVLAB, 2015).

O Conjunto, que também é conhecido como *Monasterio de Santa María de las Cuevas*, foi declarado Monumento Histórico e Artístico em 1964. Sua última modificação mais incisiva ocorreu para a celebração da “Exposição Universal de Sevilha de 1992” (SANTOFIMIA ALBIÑANA, 2011, p.1), evento que levou o governo a expropriar os terrenos da Cartuja na década anterior, fazendo a fábrica de cerâmica ser transferida para Santiponce em 1982, onde está localizada até os dias atuais (MORAIS, 2008, p.1).

Já em 1986, a Junta de Andalucía começou os projetos de restauração para converter o Conjunto da Cartuja em Pavilhão Real para a Expo’92. Foi nesse novo contexto que em 1989 criou-se o “*Conjunto Monumental de la Cartuja de Sevilla*”, com a missão de tutelar o monumento, transformando-o, ao mesmo tempo, em um centro de pesquisa e de difusão cultural (CENTRO ANDALUZ DE ARTE CONTEMPORÁNEO, 2015). Todavia, percebe-se que os registros materiais do período industrial foram pouco preservados nos projetos de intervenções pelos quais o Conjunto da Cartuja passou, sendo que agora se encontram pontuais e dispersos, dificultando a percepção da atmosfera característica dessa fase de sua história. De toda forma, atualmente o Conjunto da Cartuja continua sendo um marco na cidade de Sevilha (figura 31).

**Figuras 30 e 31** – Fornos remanescentes da fase industrial do Conjunto da Cartuja (esquerda); vista do Conjunto Monumental da Cartuja de Sevilha (direita).



Fonte: Acervo do autor, 2016.

#### 5.1.4. O Antigo Bairro Industrial Romano de Ostiense

Mesmo que a história do pré-capitalismo na Itália seja especialmente rica em significados e que o crescimento que antecedeu a sua era industrial tenha ocorrido particularmente rápido, todo esse progresso foi compensado por uma desaceleração e atraso relativo ao longo dos séculos XVIII e XIX (LEFEBVRE, 1991).

No caso específico de Roma, é um fato singular que ela tenha se tornado uma cidade moderna sem ter sido uma cidade industrial. As causas da falta de industrialização da capital são muitas, variadas e não inteiramente estudadas, sendo algumas naturais e outras forçadas. Por um lado, o distanciamento de um grande mercado era uma dificuldade para a prosperidade de qualquer indústria; por outro, a fim de manter uma atmosfera politicamente "tranquila" em torno da sede do governo e das Câmaras, não houve a vontade, por parte dos governantes, de fazer uma forte concentração industrial e, portanto, de trabalhadores em Roma. Além disso, a própria presença da construção, como grande atividade especulativa, também bloqueava outras iniciativas industriais - o capital disponível em Roma era investido na especulação de terrenos e empresas de construção e não era conveniente a ninguém desviá-los para a abertura de indústrias tradicionais (INSOLERA, 2011, p. 86).

No entanto, mesmo que Roma não tenha passado por intensos momentos de industrialização e tampouco tenha sediado setores produtivos de grande porte, como Milão ou Nápoles, o bairro romano Ostiense recebeu uma série de edificações

industriais destinadas à produção, coleta e distribuição de serviços urbanos (figura 32) (RUFINONI, 2009).

**Figura 32** – Localização do Bairro Ostiense em Roma, Itália



Fonte: Google Earth, 2020. Editado.

A configuração plana do solo e a proximidade do porto fluvial e da via férrea favoreceram o seu destino industrial em meados do século XIX, e já no início do século XX o processo de urbanização e industrialização do distrito se acelerou (MARCELLI, 2011). Mesmo que não fossem concentradas em um único sítio, a proximidade entre os edifícios era suficiente para configurar uma expressiva paisagem urbana (figura 33) (RUFINONI, 2009).

**Figura 33** – Panorâmica da área industrial do bairro Ostiense na década de 1940



Fonte: Museu da Centrale Montemartini. Editado.

Com a entrada da Itália na guerra, chegou ao fim a grande temporada de obras de urbanização do bairro Ostiense. Nas décadas seguintes, em conjunto com o gradual deslocamento das áreas de produção industrial para o setor leste da

cidade, a área passou por um processo de desindustrialização progressiva, tornando-se cada vez mais uma área residencial (MARCELLI, 2011). Atualmente a região ainda reúne importantes instalações fabris, como o Gasômetro, os Mercados Gerais e a Central Elétrica (figura 34), todas desativadas (RUFINONI, 2009).

**Figura 34** – Instalações fabris no entorno do bairro Ostiense, em Roma



Fonte: Google Earth, 2019. Baseado em Rufinoni (2009). Editado.

Nas últimas décadas, muitos desses equipamentos passaram por processos de adaptação para novos usos, como os previstos no projeto urbano Ostiense-Marconi definidos em Plano Diretor. No entanto, mesmo que alguns resultados sejam interessantes do ponto de vista projetual (como os Museus do Capitólio na Central Elétrica Montemartini e as obras no antigo Matadouro), a grande extensão da área envolvida levou a que se pensassem intervenções pontuais consideradas isoladamente, o que pode ser danoso à compreensão das conexões e relações entre as estruturas urbanas (RUFINONI, 2009).

## 5.2. A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS DE CAMPO

Os comentários sobre procedimentos metodológicos serão subdivididos nas seguintes partes: sobre os preparativos prévios à ida a campo; sobre as coletas de dados; sobre a gestão patrimonial, territorialidades e as barreiras encontradas; sobre o lúdico e o corpo; e sobre a elaboração de mapas psicogeográficos.

Importante ressaltar que os trabalhos de campo não serão apresentados em ordem cronológica de realização, pois para cada tópico foi aproveitado o material que se julgou mais coerente a fim de que os procedimentos fossem demonstrados.

#### 5.2.1. Sobre os Preparativos Prévios à Ida a Campo

Inicialmente, antes da ida a campo, alguns estudos preparatórios costumam ser feitos para adequar os procedimentos aos casos específicos pesquisados. Nesse sentido, as duas disciplinas cursadas contribuíram e auxiliaram nessa etapa.

Na disciplina *Emotions and Affect from a Spatial Perspective* foi realizada uma preparação teórica em sala de aula, na qual foram elucidadas algumas questões básicas sobre a prática da deriva situacionista. Com base no **vocabulário situacionista** foram elaboradas algumas perguntas norteadoras que contribuíram para dar atenção a pontos fundamentais durante a experiência: *onde estão os espaços de atração/repulsão? Quais são as unidades de ambiência? De que forma os comportamentos afetivos acontecem (“turbilhões, declives, limiares”)?*

Além disso, também foram estabelecidas algumas “regras do jogo” para ajudar a delimitar o objeto de estudo: teve-se aproximadamente uma hora e meia para realizar a experiência; a caminhada deveria se restringir aos limites físicos da praça e era possível se dividir em pequenos grupos para ampliar o número de experiências. Após o exercício, retornou-se para a faculdade, onde as percepções realizadas foram discutidas em sala de aula.

As “**regras do jogo**” também podem ser entendidas como uma forma de impulsionar as experiências. No curso de *Arti Civiche*, antes das caminhadas foram apresentadas algumas regras gerais, como “não poder voltar atrás” (uma forma de se forçar a buscar saídas), “não ter o tabu da propriedade privada” (pois parte das caminhadas ocorrem em locais onde não se tem o “direito” de ir), entre outras.

Além disso, houve também a intenção de que fossem criadas **situações lúdicas** durante as caminhadas e, por isso, foi pedido que os participantes levassem objetos pessoais com os quais poderiam “jogar” durante os percursos. Objetos encontrados durante o caminho também poderiam ser usados.

Outro ponto importante se refere às **técnicas de registro** das experiências. Em geral, usar meios audiovisuais como fotografias, vídeos e gravações de áudio

(que podem ser feitas com aparelho celular) é interessante pela praticidade. Cadernos de campo para realizar descrições e desenhos também podem ser usados, embora exijam mais tempo para elaboração dos dados. Existe também a possibilidade de usar aplicativos que registrem o percurso para que o itinerário seja visualizado posteriormente. Esse material produzido *in locu* pode ser mais bem trabalhado posteriormente através de análises e/ou da produção de cartografias e mapas. Isso será apresentado em seguida de modo mais aprofundado.

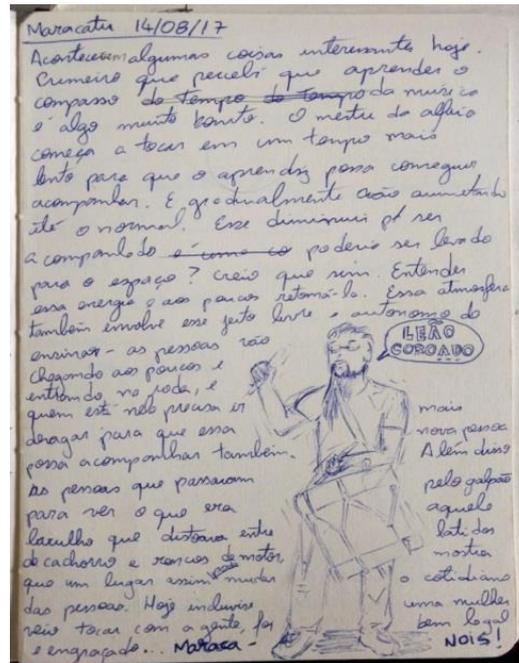
Assim, estabelecidas as “regras do jogo”, tendo como base o vocabulário situacionista e usando técnicas de registro, parte-se para as experiências em campo.

#### 5.2.2. Sobre as Coletas de Dados

Inicialmente é preciso distinguir os dois momentos de produção dos dados na pesquisa, com base nos registros textuais e iconográficos realizados: a priori existem aqueles que são construídos durante os percursos, como as fotografias, as descrições fenomenológicas e os croquis das experiências; e aqueles após os percursos, como as composições gráficas e os mapas dos percursos (à mão livre ou com auxílio de softwares de computador).

Costumam ser feitas diversas idas a campo com a finalidade de reconhecer as práticas espaciais e descrever os comportamentos afetivos. Caminhando só ou em grupo, anotam-se as percepções que mais se destacam (figura 35), assim como o itinerário que é feito (figura 36).

**Figuras 35** – Descrição das experiências durante o percurso em Presidente Prudente



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

**Figura 36** – Percursos realizados em Bauru

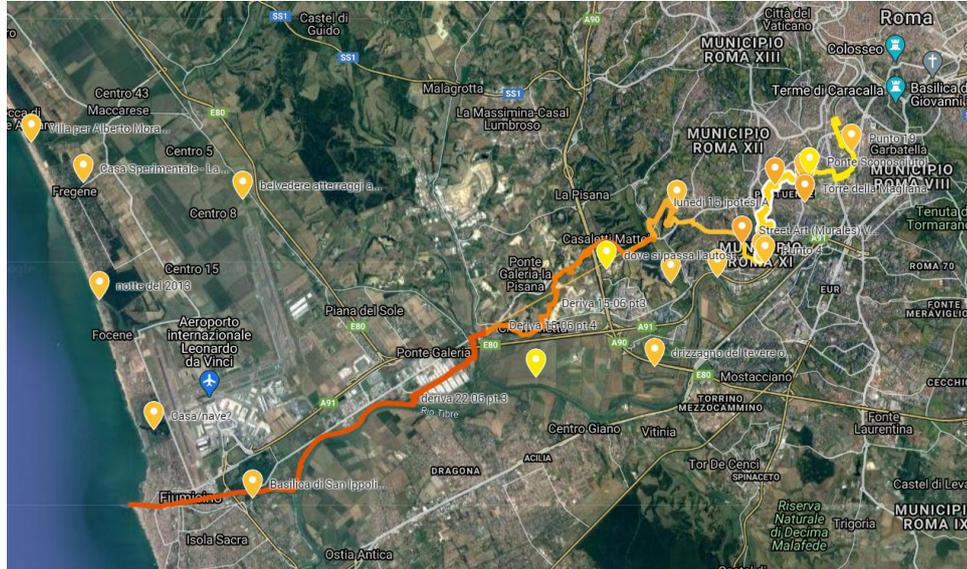


Fonte: Base do Google Maps, 2018. Editado.

As descrições fenomenológicas buscam registrar as ações ou momentos em que comportamentos afetivos se relacionam com os bens patrimoniais. Já o itinerário pode ser registrado através de aplicativos de celular, que permitem gerar arquivos para serem importados para outros tipos de mapa. A imagem abaixo (figura 37) apresenta o percurso realizado na disciplina *Arti Civiche* em 2020, indo do antigo

matadouro até o mar. Os pontos localizados no mapa se referem às informações de locais potencialmente interessantes para se passar durante as caminhadas.

**Figura 37** – Percurso realizado durante a disciplina *Arti Civiche*



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Google Maps e Strava. 2020.

Quando se pesquisou a Cartuja de Sevilha (2016), o enfoque era o reconhecimento das diversas fases pelas quais o local passou (monastério, fábrica, centro cultural/educacional), dando-se ênfase aos vestígios da fase industrial que “sobreviveram” após diversas intervenções (figura 38). Por outro lado, nos casos de Presidente Prudente e Bauru (2017/2018), a atenção se voltou às apropriações e usos que esses espaços possuíam e às sinergias realizadas, buscando-se tanto reconhecer as práticas espaciais (como os idosos que cultivavam hortas na beira da ferrovia, os coletores de reciclável que armazenavam os materiais recolhidos em antigos vagões, os transeuntes que cruzavam os trilhos, etc.), como também entender, por meio de conversas ou entrevistas, os diversos significados atribuídos por eles a esses espaços (figura 39).

**Figura 38** - Composição dos vestígios industriais da Cartuja



Fonte: Acervo do autor, 2016.

**Figura 39** – Práticas espaciais nos conjuntos ferroviários



Fonte: Acervo do autor, 2017.

Ambas as visões são importantes, pois representam valores relacionados aos bens patrimoniais. Além disso, como já fora mencionado anteriormente no discurso de inauguração da I.S., os próprios situacionistas frisavam essa relação intrínseca entre esses dois grandes componentes da vida, “o seu cenário material e os comportamentos por ele provocados e alterados” (DEBORD, 2003c).

No caso da materialidade da fase industrial da Cartuja, reconhecer esses vestígios permite que sejam realizadas ações de conservação/preservação, além de valorizá-los através da conscientização das pessoas a respeito desse período. Como exemplo, Julián Sobrino Simal (Universidade de Sevilha) já fez uma proposta denominada “Espaço Pickman”, que consistia em uma sinalização que identificasse

os restos desaparecidos e os existentes da fase industrial do conjunto. Ele propôs que peças de louças fossem colocadas dentro dos cinco fornos ainda existentes, de modo que cada um deles representasse um elemento essencial da produção da cerâmica (ar, terra, fogo, água e o “vazio”). O “Espaço Pickman” poderia trazer documentos, máquinas e todo tipo de materiais que valorizassem o processo de produção.

Por sua vez, os comportamentos afetivos que interagem com os bens ferroviários permitem a sugestão de possibilidades de ativação ao demonstrar os desejos latentes de seus usuários/vivenciadores. No caso do Complexo FEPASA de Jundiaí, mesmo que o local possua uma série de usos institucionais, ele também se deixa apropriar por diversas práticas espaciais que podem ser presenciadas *in locu* (figura 40) ou identificadas por meio de suas “pegadas” (as marcas deixadas em outros momentos pelas presenças que ali se encontravam) (figura 41).

**Figuras 40** – Criança brincando em antiga locomotiva no Complexo FEPASA de Jundiaí



Fonte: Acervo do autor, 2017.

**Figura 41** – Grafites em vagões no Complexo FEPASA de Jundiaí



Fonte: Acervo do autor, 2018.

Como pôde ser visto nas figuras anteriores, na imagem superior há uma criança que subverte a proposta de exposição visual das locomotivas e vagões no pátio do Complexo FEPASA para dar um uso lúdico ao “grande brinquedo”. É inegável a relação corporal existente – entre o corpo da criança e o corpo da locomotiva - e dos significados e sensibilidades que se criam com isso. Já a figura inferior, por sua vez, registra as pegadas de apropriações passadas nos antigos vagões. Segundo Fiorin (2020, p.75), os grafites podem revelar usos e apropriações dinâmicos de um “espaço outro”, “porque novas imagens sempre são somadas às antigas, desvelando as expressões culturais, as problemáticas locais, os afetos e os imaginários dessa região”.

Conforme afirma Certeau (2008), a presença de uma representação não indica o que ela é para os seus usuários, sendo necessário analisar a manipulação feita pelos seus praticantes. Considerando essa afirmação, é plausível supor que são variadas as intenções durante a realização desses tipos de práticas e, conseqüentemente, também são variados os significados atribuídos por cada um de seus praticantes.

Outro exemplo, agora no Conjunto Ferroviário de Presidente Prudente, diz respeito à derrubada de parte do muro que interligava os antigos armazéns à

estação ferroviária e que estabelecia uma barreira para o acesso aos trilhos. A ação foi realizada por um coletivo cultural após notarem as “pegadas” de pessoas que o pulavam para cortar caminho (figura 42). O grupo fez uma abertura no muro possibilitando a passagem dos pedestres (figura 43). Posteriormente essa passagem foi ampliada e o fluxo de pedestres aumentou significativamente (figura 44).

**Figura 42 - 44** – Derrubada do muro divisor da linha férrea (leitura em sentido horário começando pela figura superior à esquerda)



Fonte: Acervo do autor, 2017.

### 5.2.3. Sobre a Gestão Patrimonial, Territorialidades e as Barreiras Encontradas

O caso do muro da linha férrea de Presidente Prudente apresentado anteriormente é um bom exemplo de uma barreira física que pode ser encontrada nas caminhadas. No entanto, há outro tipo de barreira, “simbólica”, que também pode ser descoberta.

Em muitos casos, a própria gestão patrimonial pode criar essas “barreiras simbólicas” por conta dos limites de acesso estabelecidos nos espaços. O Conjunto da Cartuja, por abrigar diversos usos - CAAC (*Centro Andaluz de Arte Contemporâneo*), IAPH (*Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*) e UNIA (*Universidad Internacional de Andalucía*)-, possui gestão própria, com horário de funcionamento e de entrada e saída dos visitantes (figura 45), além de ser fechado

em seu entorno pelas antigas muralhas do monastério (figura 46). Esses aspectos tornam a experiência do caminhar muito controlada em seu interior.

**Figuras 45 e 46** - Barreira simbólica (esquerda) e barreira física (direita) na Cartuja



Fonte: Acervo do autor, 2016.

Além dos impedimentos de circulação criados pela própria gestão e pelo uso patrimonial, também é possível encontrar barreiras simbólicas ao se deparar com territorialidades. Ao longo dos percursos nos conjuntos ferroviários paulistas, várias territorialidades foram encontradas, o que exigiu um esforço relacional com o Outro e uma postura não beligerante para estabelecer contatos (como fazer o sinal KA<sup>39</sup>).

O caminhar pelos conjuntos ferroviários paulistas também revelou barreiras físico-simbólicas nos locais onde o funcionamento ainda é constante, como as antigas Oficinas Gerais da Noroeste do Brasil (NOB), em Bauru, cujo acesso necessita ser autorizado (figuras 47 e 48).

<sup>39</sup> O gesto KA se constitui na ação de levantar os dois braços para cima, com as mãos visíveis. Ele foi representado por diversas culturas da antiguidade. Ao longo dos séculos ele foi conceitualizado, passando a simbolizar o espaço interno na cultura egípcia. "O conceito egípcio do KA simbolizada o *eterno errar*, o movimento e a força vital, e trazia consigo a memória das longas e perigosas migrações paleolíticas" (CARERI, 2013a, p.61, *itálico do texto original*). Esse gesto pode ajudar na aproximação com o Outro ao demonstrar sua intenção não beligerante no encontro.

**Figuras 47 e 48** - Barreiras físicas/simbólicas nas Oficinas Gerais da Noroeste do Brasil



Fonte: Acervo do autor, 2018.

O caso de Bauru se mostra interessante nesse sentido, pois com a implantação das linhas ferroviárias da Noroeste do Brasil, Paulista e Sorocaba, o fundo de vale demarcado pelo Rio Bauru também foi reafirmado como uma barreira, especialmente à Vila Falcão, bairro de antigos trabalhadores ferroviários. Logo, apesar da proximidade com o centro da cidade, havia uma série de dificuldades em transpor esse trajeto (GHIRARDELLO, 2008). Curiosamente, a implantação das Oficinas Gerais da Noroeste do Brasil, limítrofe à Vila Falcão, também forneceu aos ferroviários uma rota de acesso, tornando o pátio das oficinas uma via de pedestres (BASTOS, 2002). Pode-se perceber esse tipo de comportamento até os dias de hoje, pois as pessoas continuam a atravessar as barreiras ainda existentes pela necessidade de deslocamento aos bairros adjacentes.

Essas práticas, como o caminho realizado sob o Viaduto “Falcão-Bela Vista”, por onde as pessoas cruzam a linha férrea como atalho para chegar ao centro da cidade (desconsiderando a placa de “Proibido Trânsito de Pedestres”) (figura 49), ou o ato de pular os vagões nos momentos em que os trens passam pelo trecho urbano impedindo a circulação dos transeuntes, ciclistas e automóveis (figura 50), demonstram que mesmo com a presença de barreiras físicas e/ou simbólicas, as pessoas subvertem a lógica dominante (CERTEAU, 2008) para alcançar a liberdade de ir e vir pelos espaços públicos da cidade.

**Figuras 49 e 50** – Caminho realizado sob o Viaduto “Falcão-Bela Vista” (esquerda); transeuntes pulando vagões no trecho urbano (direita)



Fonte: Acervo do autor, 2018.

No caso do bairro romano Ostiense, fica evidente que suas grandes dimensões tornam a compreensão de suas relações muito fragmentada. O contato direto com alguns bens é reduzido a um nível visual-passivo, visto que o acesso não é permitido em alguns locais, como no antigo gasômetro. A estrutura metálica do gasômetro (figura 51), que se tornou um dos elementos arquitetônicos mais marcantes do bairro Ostiense, acaba compondo a imagem que se tem dele, sendo registrada nos grafites dos muros das proximidades (figuras 52 e 53).

**Figura 51** – Estrutura do antigo Gasômetro



Fonte: Acervo do autor, 2020.

**Figuras 52 e 53** – Expressões do imaginário sobre o Gasômetro



Fonte: Acervo do autor, 2020.

Compreende-se que as barreiras encontradas implicam em subversões, que podem ser presenciadas *in locu* (como os pedestres em Bauru e a quebra do muro em Presidente Prudente) ou como rastros de presenças passadas (como as expressões do gasômetro no bairro Ostiense).

#### 5.2.4. Sobre o Lúdico e o Corpo

No capítulo 2 foi visto que a deriva situacionista tinha dupla finalidade: por um lado, reconhecer a psicogeografia das cidades e, por outro, realizar a experimentação de um comportamento lúdico-constructivo. Nesse sentido, enquanto as atividades anteriores se voltaram ao estudo sobre os relevos afetivos dos locais estudados, reconhecendo as apropriações do espaço urbano e fazendo o registro dos vestígios sobre os bens industriais, as caminhadas da disciplina *Arti Civiche* buscaram dar ênfase à exploração lúdica do território, criando situações e instigando o prazer estético-extático de caminhar. A narrativa apresentada a seguir foi extraída das anotações do diário de campo realizado durante a disciplina e, por conta disso, as descrições das experiências estão registradas em primeira pessoa.

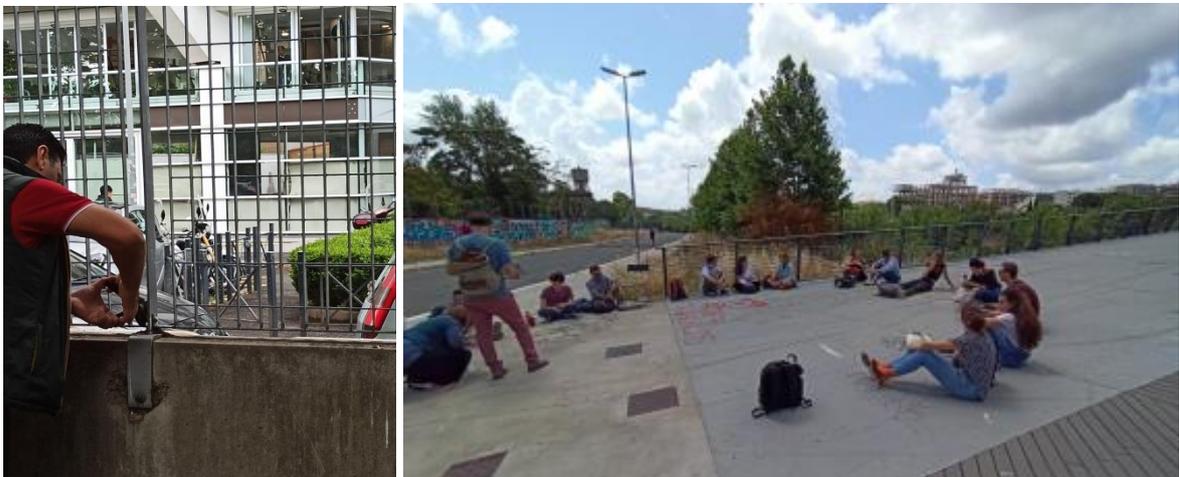
*Tínhamos como objetivo chegar até o mar. Partimos do departamento de arquitetura, instalado no antigo matadouro do bairro Ostiense. Fizemos três caminhadas no total (uma por semana, durante três semanas seguidas). Após o percurso de cada dia retornávamos de ônibus ou de trem e na semana seguinte continuávamos de onde o itinerário havia parado. O percurso total teve mais de 40 km. Durante os trajetos, realizados em um grupo de aproximadamente 20 pessoas, muitas atividades contribuíram para a incorporação do “lúdico” nos procedimentos metodológicos.*

*Inicialmente, antes das caminhadas, estabelecemos algumas “regras do jogo”. A intenção não era seguir rigorosamente essas regras, mas ter um modo de impulsionar as experiências. Dentre as regras, destaca-se aquela tirada do filme *Stalker*: “Não se pode voltar atrás pelo mesmo caminho”. Ela se mostrou de grande potencialidade. A primeira vez que a aplicamos foi quando entramos em uma galeria de lojas em uma calçada que margeava o rio Tibre. Após andar um pouco, percebemos que a galeria estava fechada e, desta forma, tivemos que criar uma saída. Alguns alunos pularam o gradil com a ajuda de uma cadeira que um deles carregava. Logo em seguida chegou um homem que nos perguntou o que fazíamos. O professor Francesco explicou que estávamos em uma “caminhada poética” e que não poderíamos voltar pelo mesmo caminho que viemos. Para nossa surpresa, o homem se dispôs a nos ajudar e buscou uma chave que usou para desparafusar o gradil (figura 54). Depois que passamos, ele fechou a passagem.*

*Houve também momentos em que era inevitável voltar pelo mesmo caminho e, nessas ocasiões, fazíamos um “ritual” onde pensávamos em como retornar, mas realizando uma experiência diferente (de olhos fechados, contornando o local, etc.).*

*Para que fosse possível criar novas situações lúdicas, foi-nos pedido que levássemos objetos de casa que permitissem criar situações de jogo. Logo no início da caminhada, fizemos um círculo e mostramos os objetos - livros, máscaras, luzes, arames, cordões, cadernos, papéis, etc. (figura 55). Nessa ocasião, um dos estudantes, que também era mágico, fez uma breve apresentação para o grupo.*

**Figuras 54 e 55** – Homem desparafusando o gradil; grupo reunido no início das atividades



Fonte: Acervo do autor, 2020.

*Outra possibilidade de criação de ações lúdicas foi jogar com elementos que encontrávamos ao longo do percurso. Durante a caminhada, alguns meninos pegaram uma bola que estava flutuando no rio Tibre. Ela foi carregada por quase todo o caminho, cada hora por uma pessoa, o que criou uma conexão inconsciente entre os membros do grupo. Em outro momento, pegamos galhos de árvores de uma casa cujos moradores podavam seu jardim e saímos como um “bosque errante”. Isso despertou a curiosidade das pessoas, que fizeram registros por fotos ou vídeos por onde passávamos.*

*Estabelecer contatos com aqueles que encontrávamos no caminho também foi muito importante. Em certas ocasiões foi necessário pedir informações para sabermos atalhos, furos, sendas, ou simplesmente a indicação de uma direção para seguir. Em outros momentos, tivemos que pedir que nos deixassem entrar em suas propriedades (também aconteceu de nos expulsarem). De toda forma, criar um conhecimento relacional com o Outro foi importante, especialmente para estabelecer uma relação amistosa.*

*Embora a intenção fosse se perder para conhecer, em alguns momentos também usamos o aparelho GPS dos celulares para nos ajudar a explorar locais que não eram perceptíveis visualmente.*

*A exploração passou por ruínas, conjuntos habitacionais, beiras de estrada, propriedades rurais, plantações, ao longo do leito do rio Tibre, além de grandes vazios nas bordas da cidade de Roma... Durante todo esse percurso solicitamos aos nossos corpos que realizassem ações, que superassem obstáculos e que estivessem em um confronto sinestésico com o território e a paisagem: pular cercas; contorcer-se para passar por gradis; agachar-se para entrar em furos e buracos em galpões industriais; etc.*

*A atenção aos corpos que compunham o grupo foi uma grande fonte de informações e explicitava aquilo que a paisagem solicitava dos nossos corpos. Por exemplo, quando chegamos a uma montanha de cascalho, tivemos que saltar entre os morrinhos e descer escorregando com cuidado (figuras 56 e 57).*

**Figuras 56 e 57** – Movimentos dos corpos e sua relação com a paisagem: saltando (esquerda); escorregando (direita)



Fonte: Acervo do autor, 2020.

*De fato, a disposição da “unidade” do grupo era uma expressão da própria paisagem<sup>40</sup>. Em alguns momentos dizia “linearidade e ritmo” (figura 58) ou então “camuflagem e dispersão” (figura 59).*

**Figuras 58 e 59** – Relação da unidade do grupo com a paisagem: linearidade e ritmo (esquerda); camuflagem e dispersão (direita)



Fonte: Acervo do autor, 2020.

*Em outro momento passamos por baixo de viadutos, onde paramos para fazer momentos de escuta. Era envolvente ouvir as passagens dos carros; pareciam as batidas de um coração. Naquela estrada de terra batida tínhamos que ficar lado a lado em cada lateral porque passavam alguns veículos (figura 60). Continuamos a*

<sup>40</sup> Essas reflexões foram retiradas do grupo de discussão da disciplina *Arti Cíviche*, com as contribuições do Professor Mario Hidrobo, arquiteto equatoriano que acompanhou o curso de modo online.

*caminhada por uma estrada paralela ao rio Tibre. Essa parte foi uma das mais cansativas, por conta do calor. Como era uma rota que normalmente é feita de bicicleta, nesse caminho atrapalhamos muitos ciclistas, que tinham que diminuir a velocidade (e um quase caiu) porque a massa do nosso grupo impedia a passagem deles (figura 61).*

**Figuras 60 e 61** – Relações do corpo do grupo com a paisagem: momento de escuta (esquerda); interferência na passagem dos ciclistas (direita)



Fonte: Acervo do autor, 2020.

*Um pouco depois fizemos uma última parada e ali conversamos sobre as experiências que realizamos. Logo após isso chegamos ao mar.*

#### 5.2.5. Sobre os Mapas Psicogeográficos

Já foram apresentados o reconhecimento de algumas práticas espaciais, os registros dos vestígios industriais, as barreiras físicas e simbólicas, além da prática de um comportamento lúdico-constructivo. Agora, passa-se para uma etapa de organização dos materiais coletados para, posteriormente, elaborar mapas psicogeográficos.

A princípio, os diferentes enfoques (como a atenção aos vestígios materiais ou aos usos e práticas espaciais) também têm seus dados organizados de forma distinta. Abaixo, demonstram-se os registros dos diversos aspectos (cores, texturas, luz/sombra, etc.) que compõem as atmosferas do Conjunto da Cartuja, além de apontar as sensações sentidas em cada uma delas (figura 62).

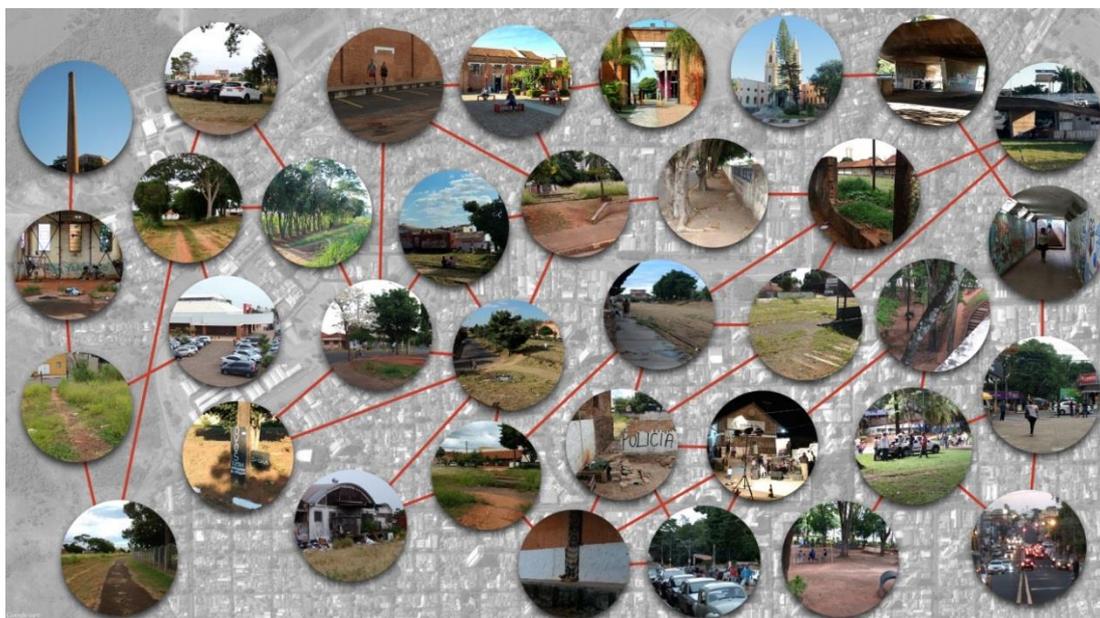
**Figura 62** – Organização dos dados coletados no Conjunto da Cartuja de Sevilha



Fonte: Elaborado pelo autor, 2016.

Já a ordenação e relação das práticas espaciais e das pegadas reconhecidas no Conjunto Ferroviário de Presidente Prudente foram organizadas a partir da ideia de rizoma, ligando seus “pontos” (usos e apropriações) por traços vermelhos (figura 63).

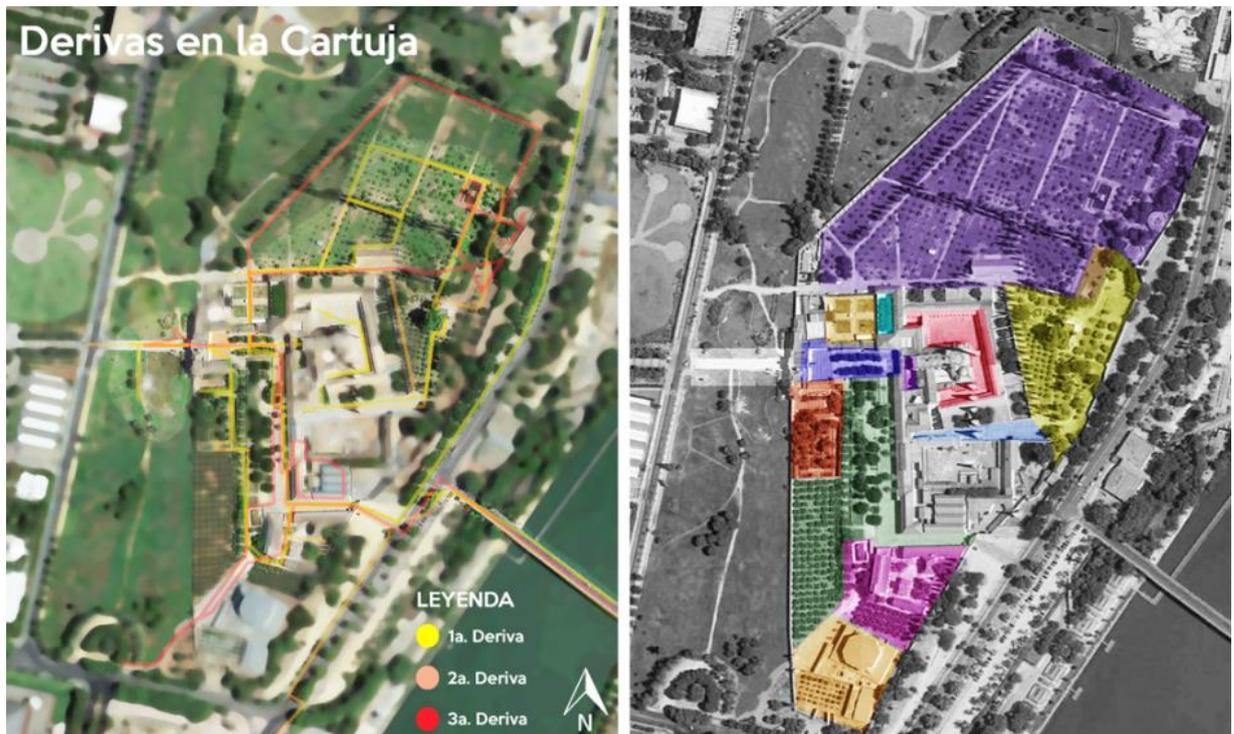
**Figura 63**– Organização dos dados coletados no Conjunto Ferroviário de Presidente Prudente



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Também se podem fazer estudos das zonas de atração e repulsão. No Conjunto da Cartuja de Sevilha, a elaboração de mapas dos percursos permitiu uma visão mais ampla dos trajetos realizados e possibilitou o entendimento sobre os locais para os quais as caminhadas foram mais direcionadas (figura 64), assim como a distinção das diversas atmosferas identificadas durante os percursos (figura 65).

**Figuras 64 e 65** – Mapa dos percursos (esquerda) e reconhecimento das atmosferas (direita) no Conjunto da Cartuja de Sevilha



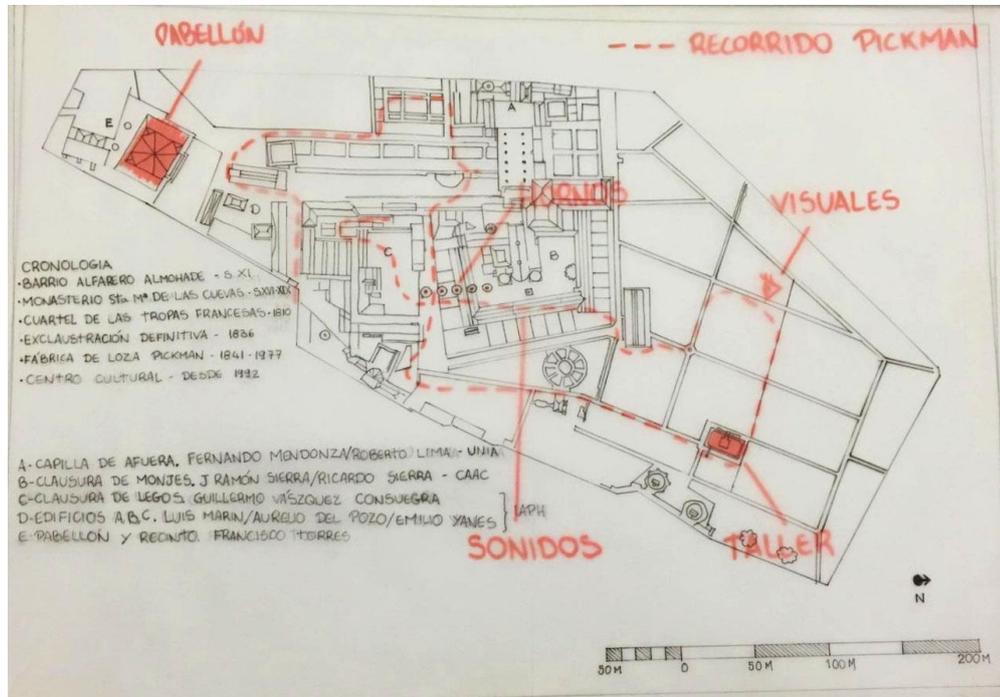
Fonte: Base do Google Maps, 2016. Editado.

Na figura anterior, à esquerda, o mapa ao fundo se encontra “borrado” propositalmente, pois representa o “desconhecido”. A partir do momento em que se caminha por ele, descobrindo-o por meio dos sentidos, ele vai se tornando mais nítido. Assim, ao realizar diversos percursos e sobrepor as percepções, torna-se possível saber onde se encontravam as solicitações mais atrativas durante os caminhos realizados. Já a figura à direita distingue, pelas cores, as diversas atmosferas (ZUMTHOR, 2006) reconhecidas por meio das experiências multissensoriais e pelas sensações suscitadas. Posteriormente essa divisão pode levar à construção das “unidades de ambiência” de que fala Debord (2003d).

Mapas feitos à mão também podem contribuir para o estudo das zonas de atração e repulsão. No caso da Cartuja de Sevilha foi possível pensar em um

itinerário que passasse pelos vestígios da fase industrial, como uma forma de integrar as memórias desse período ainda presentes (figura 66).

**Figura 66** - Proposição de itinerário no Conjunto da Cartuja de Sevilha



Fonte: Elaborado pelo autor, 2016.

Já durante a disciplina “*Emotions and Affect from a Spatial Perspective*”, buscou-se representar as diferentes percepções e sensações vivenciadas ao longo da experiência do trabalho de campo no “camelódromo” de Presidente Prudente (figura 67). As setas de cor laranja ilustram os impulsos de atração, as linhas verdes mostram os momentos de permanência durante o percurso e a mancha amarela demarca um local de repulsão.

**Figura 67**– Atração/repulsão no Camelódromo de Presidente Prudente

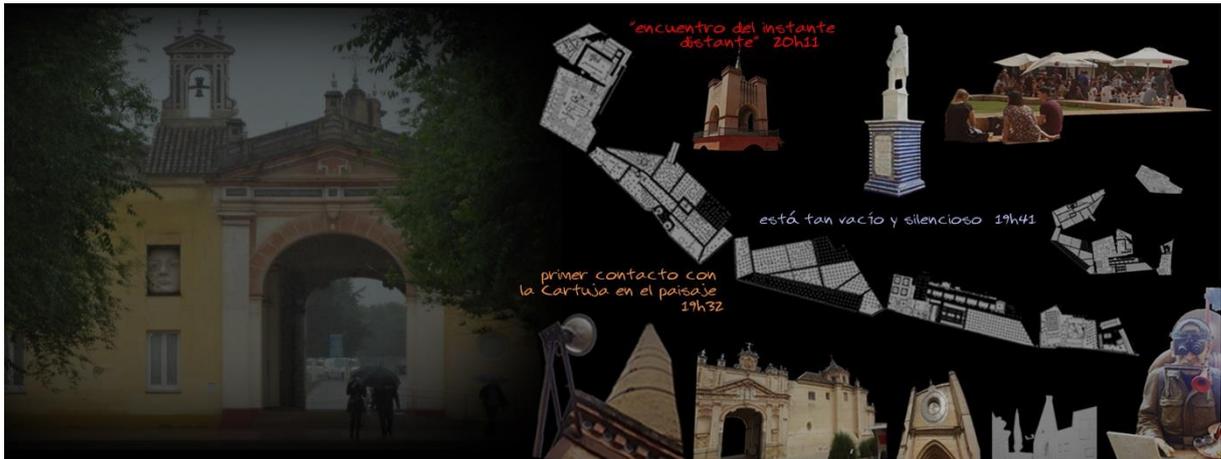


Fonte: Acervo da Emotions and Affect from a Spatial Perspective, 2018.

Além de todos esses registros, também foi exercitada a elaboração de mapas psicogeográficos. Como síntese das experiências realizadas no espaço do Conjunto da Cartuja de Sevilha, fez-se uma composição dos diversos comportamentos afetivos percebidos durante os percursos e registrados por fotografias, desenhos e descrições de suas atmosferas (figura 68).

Já no caso da experiência no Conjunto Ferroviário de Bauru foi possível mapear as diferentes “unidades de ambiência” e os “principais eixos de passagem, suas saídas e suas defesas” (DEBORD, 2003d), destacando as principais barreiras, físicas e simbólicas, sentidas ao longo do percurso, as quais dividem o espaço estudado: os muros que separam os bairros das antigas Oficinas Gerais da Noroeste do Brasil; a placa sob o viaduto que “proíbe” a passagem para o centro; o sinaleiro da ferrovia que “alerta” para a passagem dos trens; além do *skyline* do centro urbano, visto a partir de uma das ruas, que passa a sensação do bairro ser distante do restante da cidade (figura 69).

**Figura 68**– Mapa psicogeográfico do Conjunto da Cartuja de Sevilha



Fonte: Elaborado pelo autor, 2016.

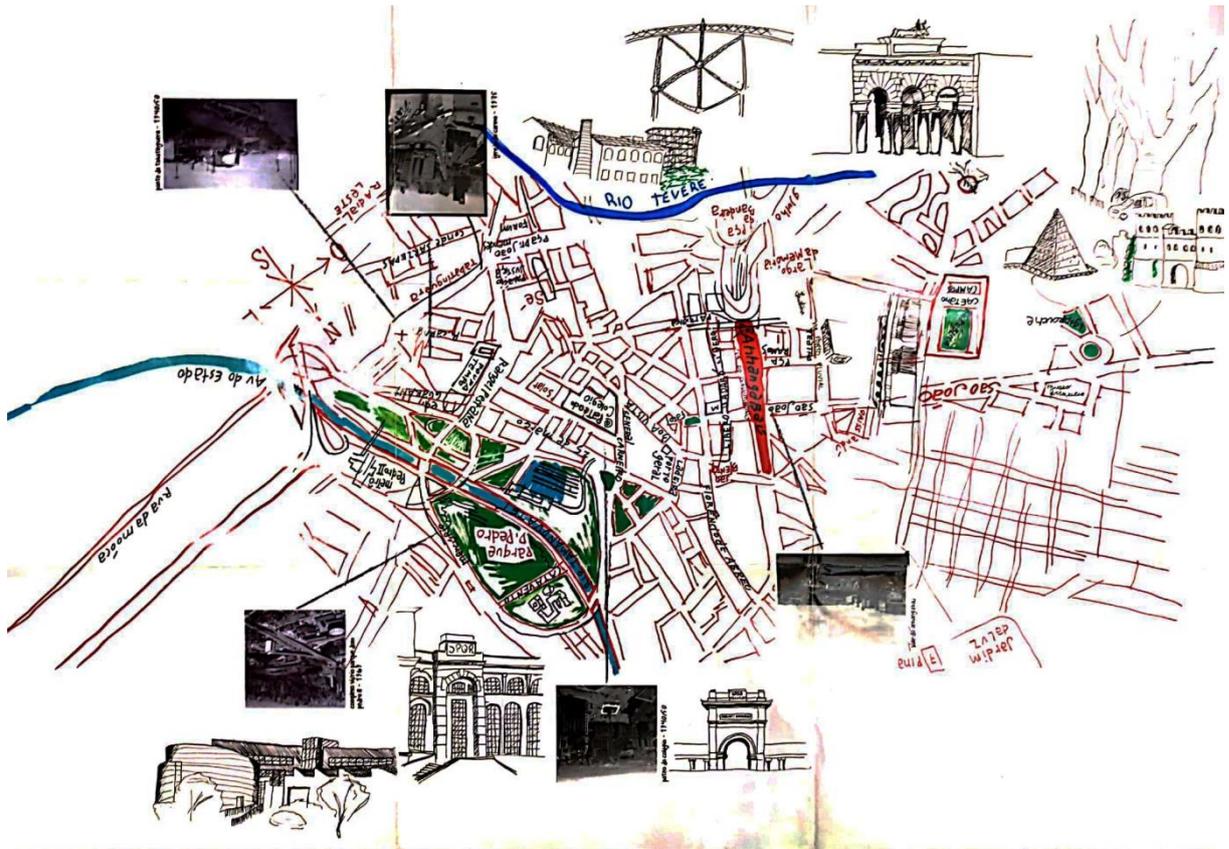
**Figura 69** – Mapa psicogeográfico do Conjunto Ferroviário de Bauru



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

No bairro Ostiense, em Roma, buscou-se explorar o lado lúdico do caminhar e a ideia de jogo, utilizando-se o mapa de outra cidade para ajudar a se perder - no caso, a partir da base do centro histórico da cidade de São Paulo, desenhada pelo artista Paulo Von Poser para sua exposição “à\_Deriva\_Sp” (figuras 19-21 no capítulo 2). Essa atividade, além de estimular a experiência, também possibilitou a observação de sobreposições e semelhanças entre os diferentes espaços. Durante o percurso foram feitos desenhos dos principais bens patrimoniais do bairro (figura 70).

**Figura 70** – Desenhos realizados sobre a base do mapa de Paulo von Poser



Fonte: Base de Paulo von Poser, 2019, modificado pelo autor, 2020.

### 5.3. ANÁLISE PSICOGEOGRÁFICA DO COMPLEXO FEPASA

Uma breve análise psicogeográfica do Complexo FEPASA também foi realizada, com inspiração nos estudos de Abdelhafid Khatib sobre os *Halles Centrales* de Paris e os mapas psicogeográficos de Guy Debord, apresentados no capítulo 2.

Como visto nos estudos de Khatib, na primeira etapa são estabelecidos os limites do local a ser estudado. No caso do Complexo FEPASA, seus limites são bem evidentes: considera-se que seu lado voltado a nordeste é delimitado pelas linhas férreas (figura 71), enquanto que o lado oposto, a sudoeste, encerra-se com a Avenida União dos Ferroviários (figura 72).

**Figura 71** – Limite do Complexo FEPASA a nordeste, linha férrea



Fonte: Acervo do autor. 2019.

**Figura 72** – Limite do Complexo FEPASA a Sudoeste, Avenida União dos Ferroviários



Fonte: Acervo do autor. 2019.

A segunda parte do estudo consiste nas divisões das ambiências. Pensa-se que o Complexo FEPASA pode ser subdividido em três setores, a partir de seus acessos de pedestres pela Avenida União dos Ferroviários. No Setor 1, mais ao sul, há a Estação Juventude, a Guarda Municipal e a SETRANSP, onde grande parte da movimentação acaba sendo dos próprios funcionários. No setor 3, ao norte, encontram-se o FUMAS e o CELMI, que têm usos restritos aos seus limites. Já em uma posição central, o Setor 2 acaba sendo o mais interessante para o estudo, visto ser o local que engloba o maior número de usos (Poupatempo, Fatec, Museu, SEMADS, Unidade de Gestão e Cultura, Feira nos Trilhos, Sala Jundiaí) e, conseqüentemente, envolve uma grande circulação de pessoas e afetos (figura 73).

**Figura 73** – Setores e limites do Complexo FEPASA



Fonte: Google Earth, 2020, modificado pelo autor, 2020.

A partir dessa primeira divisão foi possível identificar as diferentes unidades de ambiências do Setor 2 do Complexo FEPASA (figura 74). Para tanto, foram realizadas visitas técnicas<sup>41</sup> ao local a fim de reconhecer os usos, as apropriações e os comportamentos dos usuários.

**Figura 74** – Unidades de ambiência do Complexo FEPASA

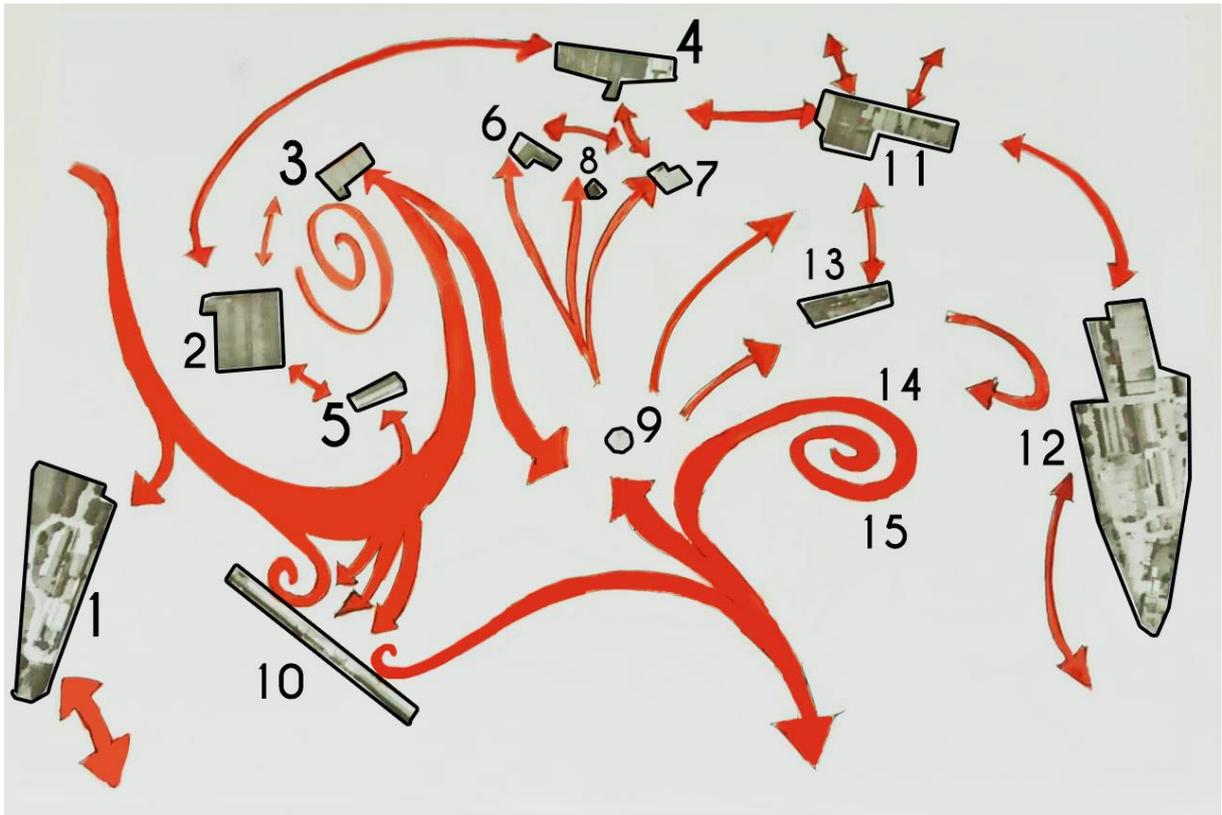


Fonte: Elaborado pelo autor, com base no Google Earth. 2020.

<sup>41</sup> As visitas técnicas foram realizadas antes da pandemia e do estágio de pesquisa no exterior em 2020.

Para dar sequência ao estudo, a intenção foi realizar um mapa psicogeográfico como os apresentados por Guy Debord e vistos anteriormente no capítulo 2, com o propósito compreender a psicogeografia do Complexo FEPASA (figura 75).

**Figura 75** – Mapa psicogeográfico do Complexo FEPASA



Fonte: Elaborado pelo autor, com base do Google Earth, 2020.

Para que a leitura do mapa psicogeográfico seja possível, faz-se necessário elucidar o “vocabulário” usado para a sua elaboração.

- As **ambiências** se constituem de unidades perceptivas que compõem as diferentes atmosferas. Elas são definidas pelos usos institucionais que se utilizam da infraestrutura do local, mas também é possível identificá-las com base nas apropriações que as pessoas fazem desses espaços (figuras 76 e 77). No mapa psicogeográfico elas são representadas pelas “ilhas” dos recortes espaciais. As distâncias entre elas não são equivalentes às suas posições geográficas reais, mas demonstram as suas margens afetivas.

**Figuras 76 e 77** – Unidades de ambiência com base nas apropriações do Complexo FEPASA



Fonte: Acervo do autor, 2019.

Essas unidades de ambiência também podem variar de acordo com a hora. Por exemplo, durante o horário de almoço há uma maior concentração de pessoas na feira nos trilhos (figura 78), enquanto que algumas apresentações na Sala Jundiáí ocorrem apenas no período noturno (figura 79).

**Figuras 78 e 79** – Mudanças de ambiência em função da hora no Complexo FEPASA



Fonte: Acervo do autor, 2019.

- As **zonas de atração e repulsão afetiva** podem ser entendidas como os afetos positivos e negativos que influenciam as pessoas a terem determinados comportamentos. No mapa, essas zonas são representadas pelas setas que vão ao encontro de alguma ambiência. As suas intensidades podem ser medidas pela grossura das setas.

Embora as atrações e repulsões sejam particulares de cada pessoa, também é possível identificar motivações comportamentais predominantes, como a atração causada pelos usos oferecidos no local (como o Poupatempo, Fatec e a Feira nos Trilhos) (figura 80) ou a contemplação das edificações que se encontram em maior estado de deterioração (figura 81).

**Figura 80** – Atração pelos usos oferecidos no Complexo FEPASA



Fonte: Acervo do autor, 2019.

**Figura 81** – Atração pelas edificações em deterioração



Fonte: Acervo do autor, 2019.

- As **barreiras** são determinadas pelas territorialidades ou impedimentos à circulação dos visitantes (figuras 82 e 83). No mapa psicogeográfico elas são representadas pelas setas que terminam fazendo “meia-volta”.

**Figuras 82 e 83** – Barreiras do Complexo FEPASA



Fonte: Acervo do autor, 2019.

- A **Plaque Tournante**, ou plataforma giratória, desempenha um papel de distribuição dos fluxos. No Complexo FEPASA ela foi identificada como sendo uma rotatória através da qual as pessoas tomam diversos sentidos (figuras 84 e 85). No mapa psicogeográfico ela é apresentada como a ambiência de número 9.

**Figuras 84 e 85** – *Plaque Tournante* no Complexo FEPASA



Fonte: Acervo do autor, 2019.

- Os **acessos e os limiares** são as conexões que dão continuidade entre o local estudado e o “exterior”. São os acessos de carros e pedestres (figura 86) ou o grande *Terrain Vague* que se situa contíguo ao complexo (figura 87). No mapa psicogeográfico são representados pelas setas que apontam para uma conexão para “fora” da cartografia.

**Figuras 86 e 87 – Acesso e limiar do Complexo FEPASA**



Fonte: Acervo do autor, 2019.

- Os **“turbilhões”** se constituem do encontro de fluxos de pessoas que geram aglomerações. Eles possuem uma característica “giratória” por ser o choque de diversos desejos. Notou-se tal comportamento em situações específicas, como no início do expediente do Poupatempo, momento no qual muitas pessoas se aglomeram em frente à porta esperando a sua abertura (figura 88). No mapa psicogeográfico são representados pelos desenhos dos rodamosinhos.

**Figura 88 – Turbilhão no Complexo FEPASA**



Fonte: Acervo do autor, 2019.

- Os **eixos de passagem** são os caminhos de maior circulação de pessoas (figura 89), sendo representados no mapa psicogeográfico pela própria extensão das setas que indicam os sentidos de atração e repulsão.

**Figura 89** – Eixo de passagem do Complexo FEPASA



Fonte: Acervo do autor, 2019.

Diante do exposto, o mapa psicogeográfico pode ser entendido como a representação de um arquipélago onde as ambiências são como as ilhas e as intensidades afetivas se mostram como o comportamento das águas do mar. Conforme Francesco Careri:

Saber ler o mar é saber interpretar o território, saber interpretar onde há energia a ser aproveitada, também energia urbana, movimentos sociais, artísticos, pessoas que podem se colocar em jogo no campo com você. Essa metáfora náutica da deriva, em minha opinião, é muito importante para de fato entender essa relação entre projeto e acaso/circunstância, especialmente na leitura de como é o mar, qual é a situação, qual é a minha condição (CARERI, 2021, no prelo).

O mapa psicogeográfico se apresenta, portanto, como uma carta com a qual é possível navegar nesse mar dos afetos. Torna-se, por assim dizer, um instrumento com o qual se pode pensar o mundo, ajudando a criar as suas problemáticas.

Poder-se-ia complementar este estudo apresentando as mudanças desse relevo psicogeográfico em função das horas. Também seria interessante fazer proposições arquitetônicas lúdicas, ou ainda procurar entender se os usuários do local concordam com a representação psicogeográfica realizada. No entanto, não foi possível realizar essas etapas devido aos contratemplos ocasionados pela pandemia de Covid-19.

#### 5.4. REFLEXÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

Ao se refletir sobre as dificuldades encontradas nos trabalhos de campo, assim como sobre as possibilidades que se abrem com a utilização dos procedimentos metodológicos inspirados na deriva situacionista, algumas questões de ordem epistemológica e metodológica podem ser levantadas.

**Uma primeira reflexão** envolve as formas como se representam e registram as experiências realizadas. Foi possível constatar, ao analisar os mapas psicogeográficos apresentados anteriormente (figuras 68, 69 e 75), certa mudança em suas representações, visto que mais estudos sobre as elaborações gráficas de Debord e sobre o vocabulário situacionista foram feitos. Isso se reflete nas percepções do espaço, que também podem ser mais bem direcionadas. Além disso, parece que os mapas psicogeográficos demonstram certa limitação na comunicação de seus conteúdos por serem representações parcialmente subjetivas, sendo necessárias explicações para que sejam mais bem compreendidos.

Por outro lado, conforme Ana Clara Torres Ribeiro (2011), a cartografia também pode servir como um “suporte para uma narrativa”. Complementá-las com o uso de outros meios de registro pode possibilitar resultados ainda mais potentes. Trabalhos etnográficos contribuem, nesse sentido, para enriquecer os levantamentos e criar novas formas de representações psicogeográficas. Yi'En (2014) apresenta técnicas de coleta de dados, como a fotografia, as gravações de vídeo e as anotações de campo, e suas implicações nas pesquisas sobre os espaços urbanos. Pallasmaa (2013), por sua vez, defende a importância do desenho como um modo de registrar e conectar o subjetivo à realidade encarnada.

**Uma segunda reflexão** se relaciona às percepções afetivas durante as caminhadas. Nos exercícios realizados, tanto o tempo meteorológico como a hora e o dia da semana mostraram-se fatores importantes na modificação das presenças encontradas nos percursos. Consequentemente, isso influencia diretamente a percepção dos espaços estudados. Embora Guy Debord (2003d) diga que variações climáticas podem ser até propícias, o que se constatou foi que existem mudanças nas experiências da deriva de acordo com as influências meteorológicas. No caso da atividade no Camelódromo de Presidente Prudente, o tempo chuvoso persistiu durante todo o percurso, tornando-o mais restrito ao perímetro das galerias.

Percebe-se que isso também limitou o espaço das lojas, especialmente as de alimentação, que costumam espalhar suas cadeiras e mesas pela praça (figura 90). Também não foram encontradas algumas práticas espaciais, como as dos vendedores de artesanato, que normalmente permanecem em uma área sob as árvores (figura 91).

**Figuras 90 e 91** – Influências meteorológicas no Camelódromo de Presidente Prudente



Fonte: Acervo do autor, 2018.

A mudança nas ambiências em função das horas também foi notada nas análises psicogeográficas dos situacionistas. Debord (2003d, p.89) menciona que “as horas da madrugada são em geral impróprias à deriva”; contudo, no estudo de Khatib, que dava ênfase à ambiência noturna, observa-se que essas diferenças acontecem e são importantes para compreender a psicogeografia de uma área.

Nesse sentido, um ponto importante se refere à necessidade de que sejam realizadas diversas idas a campo para alcançar a “saturação” do reconhecimento afetivo do local. No trabalho de Bassett (2004, p. 407), que apresenta o desenvolvimento de derivas por estudantes de geografia em Paris, verificou-se que diferentes experiências são vivenciadas quando se realizam várias caminhadas na mesma área. Para o autor, isso se deve, em partes, à crescente familiaridade com a área, assim como à procura de algo diferente para ser registrado.

**Um terceiro conjunto de reflexões** se refere à posicionalidade dos sujeitos que realizam as atividades. Durante a prática de caminhar em grupo também é possível observar como as outras pessoas percebem o espaço psicogeográfico. Isso reforça a sugestão de Debord (2003d, p.88) de se fazer derivas coletivas para que se chegue a “conclusões objetivas”. Essa questão está estreitamente ligada a outro

ponto importante: como lidar com aquilo que não se percebe enquanto determinado sujeito social? Diferenças de gênero ou cultura, por exemplo, criam barreiras e/ou reações diferentes por onde se passa. Conforme Ahmed (2014), o que é sentido ao se deparar com uma atmosfera também depende de seu “ângulo” de chegada. Além disso, mesmo que diferentes pessoas estejam no mesmo ambiente, elas podem ter percepções distintas simplesmente por estarem “sintonizadas” em outras coisas. O “foco” influencia diretamente o que se percebe, pois os corpos também se orientam para aquilo em que os sujeitos projetam seus sentimentos.

Diante disso, torna-se difícil supor que os limites, os eixos, as unidades de ambiência, assim como os espaços de atração e repulsão possam ser representados da mesma maneira e signifiquem a mesma coisa para todas as pessoas, especialmente para os usuários locais.

Importante ressaltar que os situacionistas pareciam entender essa condição. Como visto no capítulo 2, o questionário direcionado à análise psicogeográfica dos Halles Centrales de Paris considerava as experiências das outras pessoas ao perguntar se concordavam com os limites das unidades de ambiência que haviam sido estabelecidos, assim como quais eram os sentimentos que as zonas lhes provocavam, os tipos de destinação que poderiam ser dados ao local, etc.

As diferenças podem ser ainda maiores ao se considerar que a própria presença do sujeito pesquisador pode afetar os espaços estudados. Assim, pensar na (co)implicação entre os usuários e os pesquisadores e nas diferenças entre suas percepções coloca-se como uma necessidade pertinente.

Nas caminhadas realizadas durante o curso de *Arti Civiche*, foi possível pensar a influência da própria presença do pesquisador no território, além de se estabelecer diversos contatos com os “Outros”. Pode-se testemunhar como o “corpo” do grupo modificou fluxos de ciclistas e despertou a curiosidade de pessoas por onde passou.

Nesse sentido, diferentes corpos podem ter mais ou menos dificuldades para conseguir atravessar territorialidades com fluidez, sendo que a capacidade de penetração também é um fator que mostra se um território é suficientemente

permeável ou não (CARERI, 2017). Em alguns momentos, fazer pequenas “provocações” ao território pode ser interessante para ver as reações das pessoas.

Observar os diversos movimentos e expressões dos corpos - individualmente ou enquanto grupo - permitiu a abertura de uma nova chave de leitura sobre o território. Em outras palavras, no confronto dos corpos com a realidade, a paisagem se expressava ora dizendo linearidade, quando o grupo se colocava como uma “massa única” ao atravessar estradas estreitas; ora dizendo dispersão, quando o grupo formava pequenos núcleos separados ao passar em lugares com a vegetação mais densa.

Por fim, **uma última reflexão** diz respeito à diferença das análises psicogeográficas em relação à escala. Como Debord apontou, os limites espaciais da deriva podem variar “desde uma quadra ou um bairro, até o conjunto de uma grande cidade e suas adjacências (DEBORD, 2003d). Em seu mapa *The Naked City*, todo o bairro dos Halles Centrales foi apontado como uma única unidade de ambiência (nº2 nas figuras 6 e 7); em contrapartida, no estudo de Khatib essa unidade se subdividia em outras ambiências menores, que tinham como centro uma *plaque tournante* (figuras 13-16). Entende-se que essas mudanças acontecem porque a opção de uma escala de análise significa a escolha por um objetivo e por um grau de detalhamento diferente.

Isso também pode ser atestado a partir da própria prática de campo quando se compreende que os procedimentos metodológicos apresentados são mais eficazes em uma escala mais imediata, onde as interações são mais intensas: reconhecer usos e apropriações; estabelecer relações com as pessoas; confrontar a materialidade e o espaço patrimonial com o próprio corpo; etc. Assim, todas as ações implicam em um contato direto com o local que se estuda.

Além disso, visto que as circulações e acessos são fundamentais para se reconhecer o espaço e suas práticas, compreender como se dá a regulação do espaço patrimonial também é importante, o que muitas vezes só pode ser feito a partir da ida a campo.

## 5.5. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA

Com base nas experiências realizadas, algumas condicionantes e pertinências do ponto de vista metodológico podem ser levantadas para estabelecer um conjunto prescritivo de procedimentos a serem seguidos e aprimorados em futuros estudos psicogeográficos em espaços industriais. Citam-se:

1. Primeiramente, a realização de estudos prévios pode contribuir para se descobrir os locais mais interessantes por onde caminhar, sem reduzir o caráter de exploração e a experiência dos percursos. Conforme visto na “Teoria da Deriva”, a exploração de um “campo espacial marcado” deve partir do “estabelecimento de bases e o cálculo das direções de penetração” (DEBORD, 2003d, p.90). Isso permite a obtenção de um conjunto de informações sobre o local estudado, o que pode condicionar as atividades a serem realizadas, tais como: saber onde é permitido caminhar; quais os horários de funcionamento; o nível de dificuldade de acesso; onde estão as barreiras físicas (como a própria materialidade dos edifícios) e simbólicas (criadas pela gestão ou pelas territorialidades) existentes; etc.;

2. Os percursos são realizados de preferência a pé, relacionados aos objetos de estudo, para que melhor se compreenda o “ritmo” da vida cotidiana, seus usos e apropriações. Isso porque se entende que a percepção varia de acordo com a sua velocidade de locomoção, além de ser importante se colocar na mesma situação dos pedestres para entender melhor como se dão as relações com o espaço e a materialidade. Os estudos psicogeográficos também devem levar em conta a escala de análise que se propõe realizar. Quanto maior a área que se procura explorar, menor a atenção dada aos seus detalhes e, conseqüentemente, a leitura espacial pode se tornar mais superficial. No entanto, isso depende do objetivo proposto para a experiência do caminhar;

3. Realizar caminhadas em pequenos grupos, como sugerido por Debord (2003d), pode favorecer que se chegue a “considerações objetivas” em comum. Isso também permite exercitar um “olhar compartilhado” sobre o espaço, observando detalhes que, a alguém que estivesse sozinho, passariam despercebidos. Além disso, considera-se que diferentes corpos e sujeitos apresentam dificuldades

distintas para conseguir atravessar variadas territorialidades, o que permite que se tenham percepções mais amplas sobre o mesmo espaço;

4. Buscam-se condições que favoreçam a obtenção dos dados de modo que se possa abranger um maior número de situações possíveis. Considera-se que as ambiências podem ser influenciadas em função da hora, dia, tempo meteorológico, entre outras condicionantes. Desse modo, realizar caminhadas em diversos períodos, que englobem horários de grande movimentação em dias úteis (como entradas e saídas de trabalhos e escolas) ou então em finais de semana, quando as pessoas podem ter mais momentos de lazer, torna-se fundamental para não desconsiderar fatores importantes. A quantidade de idas a campo busca alcançar certa “saturação” dos dados que se procuram obter (como o reconhecimento da psicogeografia, das práticas espaciais, dos vestígios patrimoniais, etc.), mas isso também não implica, de acordo com cada objetivo proposto, na necessidade de se “esgotar” todas as informações possíveis de serem recolhidas;

5. Pensa-se em um conhecimento relacional com o Outro e com os fenômenos urbanos (especialmente para saber como se “posicionar” nesses contatos). As sinergias realizadas ao longo das caminhadas colaboram tanto para os pesquisadores receberem orientações (dicas de atalhos, indicações de locais interessantes para se explorar nas caminhadas, etc.), como também para compreenderem os significados atribuídos aos bens industriais pelos usuários. Essas relações ocorrem quando se encontram pessoas dispostas a conversar, de modo que a escolha com quem se tem contato é feita de maneira aleatória. Considera-se também, como no estudo de Khatib, incluir as experiências, percepções e desejos dos usuários;

6. A duração média constatada das atividades é de duas a quatro horas (com exceção do curso de *Arti Civiche*) ou até o momento em que a fadiga se torne um grande empecilho. Nota-se que esse período de tempo é o mais intenso e que permite um maior número de percepções. As mudanças que o cansaço acarreta no próprio corpo também podem levar a outras percepções do espaço, como reconhecer a falta de locais de descanso, por exemplo. Quanto a esse ponto, Debord (2003d) considera a duração da deriva como a jornada entre dois períodos de sono, embora esse valor seja apenas estatístico;

7. Estabelecer “regras do jogo” pode ajudar a impulsionar as experiências, mas não há a necessidade de seguir as regras de modo rigoroso. Nesse mesmo sentido, “jogar” com os elementos encontrados ao longo dos caminhos ajuda a entrar em outro estado de atenção, incorporando o caráter lúdico nas caminhadas e criando situações. Se as caminhadas forem feitas em grupo, isso pode ajudar a dar uma “unidade” às pessoas. Esses jogos podem também “provocar” o território que se está explorando, o que pode causar diversas reações em seus moradores.

8. O aparelho GPS, se utilizado, pode servir como um instrumento que auxilia na exploração de lugares que não seriam reconhecidos de outra forma. No entanto, seu uso deve ser feito de maneira coerente e moderada para não se perder o caráter de exploração da experiência;

9. Os registros dos itinerários realizados e a organização das informações coletadas auxiliam nos estudos psicogeográficos ao gerar dados importantes, como entender quais são os caminhos mais realizados (e conseqüentemente reconhecer quais as ambiências de maior atração) ou então perceber locais que são mais difíceis de se ter acesso. Os registros podem ser feitos de maneira audiovisual (fotos, vídeos, áudios), por meio de descrições ou ainda através de desenhos;

10. A elaboração de mapas psicogeográficos com base no vocabulário situacionista permite tanto a visualização de coordenadas sensíveis do local estudado, como também ajuda a pensar em problemáticas de um ponto de vista afetivo. Os estudos psicogeográficos de Khatib (2003) auxiliam nesse sentido ao apresentar uma ordenação de etapas de pesquisa. O vocabulário situacionista ajuda a direcionar a atenção aos comportamentos afetivos. Para cada “termo” (por exemplo, unidades de ambiência, eixos de circulação, zonas de atração e repulsão, barreiras, etc.) pode-se buscar refletir as razões pelas quais as pessoas se comportam e se relacionam de determinado modo com o espaço. Através dessas observações pode-se descobrir: onde os usuários mais gostam de permanecer e de transitar; quais os espaços que mais atraem ou repelem as pessoas; as distâncias entre as barreiras físicas e psicológicas; quais as unidades de ambiências criadas e porque as pessoas utilizam certos eixos de circulação; como acontece a apropriação do espaço e onde estão seus “meio-lugares”; quais são as suas saídas e suas defesas; o que os corpos expressam; etc. Essas informações podem tanto criar

subsídios para ações de gestão patrimonial e intervenções projetuais, como também indicar possibilidades de intervenções efêmeras para iniciar processos, recombina práticas e construir/ativar situações. Pode-se ainda pensar em projetos experimentais, indeterminados e abertos, em diálogo com a paisagem e o território.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação procurou contribuir com a discussão sobre o desenvolvimento de procedimentos metodológicos para percepção de espaços industriais. Ao tentar sistematizar procedimentos metodológicos com base nos estudos situacionistas e nas experiências das caminhadas realizadas, foram realçadas técnicas de registro das práticas espaciais, os momentos de produção dos dados da pesquisa, além das reflexões teórico-metodológicas levantadas.

Os estudos levaram à preocupação de se reconhecer as solicitações e os desejos latentes ao espaço a partir da compreensão das motivações comportamentais de seus usuários/vivenciadores, pois se entende que os bens edificados não são objetos isolados, estando inseridos dentro dos relevos psicogeográficos das cidades.

Procurou-se verificar nesta dissertação se o estudo da deriva situacionista e da psicogeografia poderiam contribuir com as reflexões sobre a ativação de espaços industriais. Com relação a isso, os procedimentos apresentados talvez tenham dito mais sobre aquilo que não se pode desconsiderar do que sobre aquilo que deve ser feito: ao olhar para os projetos que as pessoas já ativaram, tem-se a intenção de entender as suas motivações comportamentais, para então procurar impulsioná-las. De toda forma, sempre é necessário um estudo específico caso a caso. Sobre esse ponto algumas questões foram encontradas: Como as práticas espaciais preexistentes favorecem a reutilização/preservação do patrimônio edificado? Quando a valorização das práticas espaciais possibilita uma efetiva ativação do patrimônio? É possível considerar todos os usos preexistentes ou existem práticas específicas para tal finalidade? Pode-se afirmar que tais atividades aproveitariam todo o “potencial” da área? Como reconhecer as práticas espaciais sem uniformizá-las? Como valorizá-las sem submetê-las à lógica dominante? Como dar condições para que perdurem sem fazê-las perder o caráter muitas vezes “subversivo”? E o que fazer quando a “invisibilidade” é condição para sobrevivência da própria prática?

Diante disso, uma leitura cuidadosa do texto da “Teoria da Deriva” e uma análise atenta dos mapas e estudos situacionistas permitiu a obtenção de informações importantes. Embora o caráter de ensaio das publicações situacionistas dificulte a sua sistematização, a compreensão dos termos do vocabulário

situacionista (as “unidades de ambiências”, as “zonas de atração e repulsão”, as “linhas de declive”, os “eixos de passagem”, as “saídas e defesas”, as “*plaques tournantes*”, etc.) auxiliou no reconhecimento da psicogeográfica dos espaços industriais. Além disso, os exemplos de derivas apresentados pelos letristas e situacionistas também serviram como referências para enriquecer os estudos.

A coerência teórico-metodológica dessa sistematização passa pela compreensão do contexto geral na qual as teorias situacionistas foram elaboradas, pois se entende que a prática da deriva não pode ser resumida simplesmente ao seu lado técnico. Fazer isso seria desconsiderar o momento histórico e teórico de sua formulação.

Os situacionistas, assim como os dadaístas e surrealistas, realizaram as suas práticas nas grandes cidades da Europa. No caso específico da Internacional Situacionista, a atuação do grupo ocorreu principalmente na cidade de Paris dos anos 1950 a 1970, que era específica e propícia para aquela técnica que chamaram de deriva urbana. A I.S. desenvolveu as suas atividades no contexto do pós-Segunda Guerra Mundial, um período de grandes reconstruções urbanas, no qual o urbanismo funcionalista do movimento moderno ganhava força. Contra isso, propuseram uma séria crítica ao urbanismo enquanto disciplina realizada por poucos especialistas, defendendo que a cidade deveria ser a expressão do desejo de todos.

É preciso destacar que o caminhar em outros contextos urbanos é distinto da Europa. Francesco Careri destaca isso quando ressalta que caminhar nas cidades da América Latina significa enfrentar muitos medos (CARERI, 2013b). Evandro Fiorin também frisa que o cuidado e a atenção precisam ser levados em consideração quando se caminha por algumas áreas das cidades brasileiras (FIORIN, 2020, p. 41). No entanto, ambos os autores concordam que o ato de caminhar pelo espaço urbano é o único modo de verdadeiramente conhecê-lo, além de ajudar a garantir uma cidade mais democrática.

Nas atuais cidades (médias) do centro-oeste paulista, como Bauru e Presidente Prudente, tem-se um contexto em que a ferrovia foi o motor para a busca de novas terras, especialmente para o plantio do café. Com a diminuição do transporte de passageiros e a prioridade que se deu historicamente ao modal rodoviário, grande parte do antigo legado ferroviário caiu em desuso. Constituem-se

hoje de estruturas que carecem de sensibilidade e que, por ocuparem grandes áreas urbanas, sofrem com pressões políticas e econômicas (KÜHL, 2008). Diante das rápidas transformações urbanas, esses vastos espaços muitas vezes se comportam como *Terrain Vague*<sup>42</sup>: locais indeterminados, mas onde se podem encontrar diversas apropriações e usos não programados. Esses são locais que retêm uma força potencial para impulsionar experimentações; espaços que ganham um novo sentido democrático pela interferência de seus usuários (FIORIN, 2020) e que devem ser preenchidos de significados antes de serem preenchidos de coisas (CARERI, 2013b). Caminhar por esses locais pode levar o sujeito a desenvolver uma maior sensibilidade com relação às matérias e espaços experimentados, por se estabelecerem experiências corporais não habituais e por serem relações menos reguladas por outras pessoas (EDENSOR, 2008). Também é de onde a ideia de ativação ganha a sua força neste trabalho, ao se entender o corpo como um meio para se operar transformações simbólicas no território.

Como visto ao longo do trabalho, muitas críticas dos situacionistas permanecem atuais. Relacionadas à temática patrimonial, podem-se traçar algumas conexões: primeiramente, sobre a **Sociedade do espetáculo**, que desde a sua formulação teórica tem se tornado cada vez mais complexa. Fora visto no primeiro capítulo como a busca por uma imagem global de cidades recai sobre o patrimônio urbano através de projetos de revitalização que procuram a sua espetacularização e levam, muitas vezes, à gentrificação.

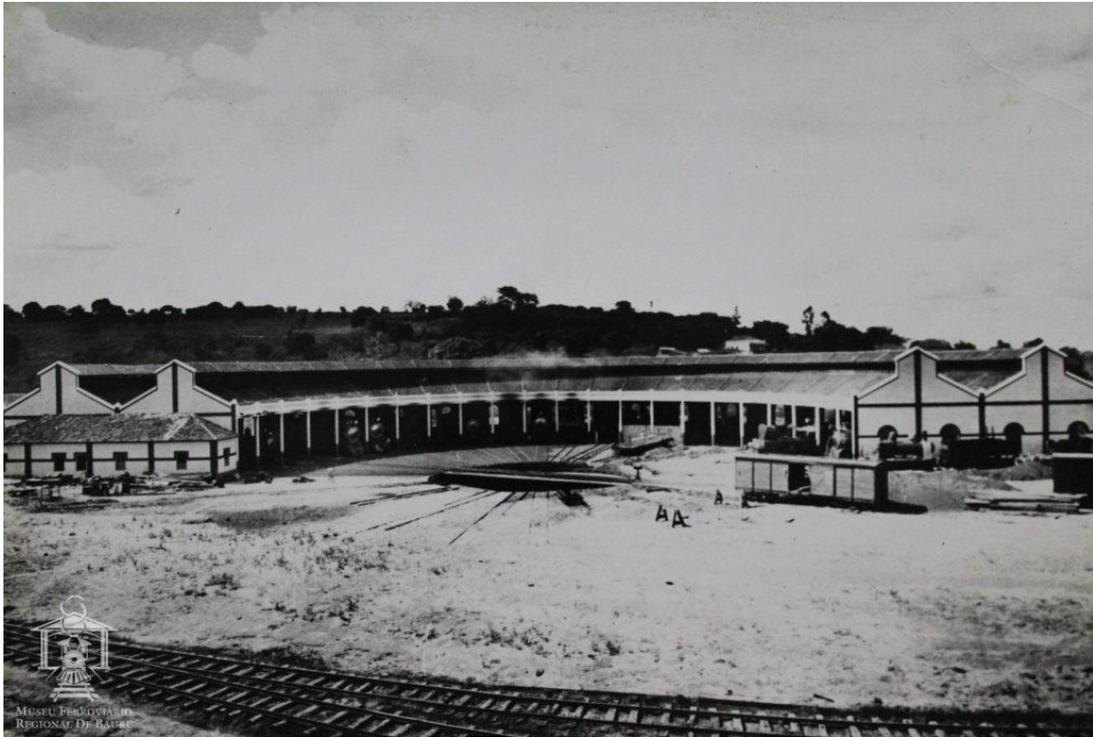
No que tange ao patrimônio industrial (embora no período de existência da Internacional Situacionista as discussões sobre essa categoria estavam apenas começando), apresentou-se no segundo capítulo a **proposta de reuso que os situacionistas sugeriram para os Halles de Paris** (que posteriormente foram destruídos), com a intenção de transformar o mercado central da capital francesa em um local destinado para usos/aprendizados lúdicos. Há que se mencionar também a correspondência entre a ideia de **Plaques Tournantes e o tema ferroviário**, visto

---

<sup>42</sup> Segundo Sola-Morales (2002), os *terrain-vague*: “Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse, a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. Son en definitiva lugares externos, extraños, que quedam fuera de los circuitos, de las estructuras productivas. Desde un punto de vista económico, áreas industriales, estaciones de ferrocarril, puertos, áreas residenciales inseguras, lugares contaminados, se han convertido en áreas de las que puede decirse que la ciudad ya no se encuentra allí”. SOLÀ-MORALES, I. de. *Terrain Vague*. In: SOLÀ-MORALES, I. de. *Territorios*. Barcelona, G. Gilli, 2002.

que essas plataformas giratórias de locomotivas são dispositivos usados na dinâmica do transporte férreo (figura 92).

**Figura 92** - Plataforma giratória nas Oficinas Gerais da Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru



Fonte: Projeto Museu Ferroviário Regional de Bauru. Disponível em: <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/oficinas-nob-bauru-76/>. Acesso: 29 out. 2020.

No entanto, talvez a questão de maior importância que repercute em ambas as temáticas seja sobre o **trabalho**. Entende-se, por um lado, que o estudo sistemático do patrimônio industrial possibilita refletir sobre a história do trabalho e, conseqüentemente, contribui para a compreensão da atual sociedade capitalista. Do ponto de vista de suas especialidades, a preservação do legado industrial permite compreender como se operavam as dinâmicas da produção em série, as condições de salubridade dos trabalhadores, as tecnologias empregadas, etc. Dentre os objetos de estudo pesquisados, pode-se destacar como o estudo sobre a história do trabalho é importante em locais como o Complexo FEPASA, o qual chegou a sediar escolas do SENAI em alguns de seus edifícios (onde atualmente se encontram as instalações da FATEC), que qualificavam novos trabalhadores para as oficinas ferroviárias (figura 93); ou então a Vidraria Bordoni, no bairro Ostiense de Roma (onde se encontra a reitoria da Universidade Roma Três nos dias de hoje), que empregava apenas mão-de-obra feminina nas suas fábricas (figuras 94 e 95).

**Figura 93** – Escola SENAI nas antigas Oficinas da Companhia Paulista de Jundiaí



Fonte: Acervo do Complexo FEPASA de Jundiaí.

**Figuras 94 e 95** – Emprego de mão-de-obra feminina da Vidraria Bordoni de Roma



Fonte: LANDINI, E. T.; TRAVAGLINI, C. M. *Le Fabriche della Conoscenza*, 2001.

Por outro lado, a crítica sobre o trabalho é particularmente cara aos situacionistas, que defendiam a sua abolição em favor da automotização. Essa postura só pode ser entendida com base nos ideais do grupo, que refutavam a exploração de um homem sobre outro e queriam a criação de uma sociedade mais

lúdica, em que os momentos de lazer fossem usados para o prazer e não para o consumo.

Ao final, esta pesquisa pode ter aberto mais questões do que trazido respostas. Sua intenção, no entanto, não era oposta a isso. Entende-se que o processo de investigação, assim como em uma caminhada, é tão (ou mais) importante quanto o resultado ou ponto de chegada. Espera-se, ainda assim, que as trilhas realizadas (como as reflexões e os procedimentos apresentados) possam servir como pegadas ou atalhos para outras pesquisas relacionadas aos temas estudados.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, D. S. *Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente*. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972.

AHMED, S. Atmospheric Walls. In: *feministkilljoys*, 2014. Disponível em: <https://feministkilljoys.com/2014/09/15/atmospheric-walls/>. Acesso em 02 de março de 2019.

ANDRADE, C. R. M. À Deriva. Introdução aos Situacionistas. In: *Óculum*, PUC/Campinas, nº4, p. 16-19, 1993.

\_\_\_\_\_. Prefácio. In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

\_\_\_\_\_. Prefácio. In: GROSSMAN, V. *A Arquitetura e o Urbanismo revisitados pela Internacional Situacionista*. São Paulo: Annablume / FAPESP, 2006.

ANDO, T. Por novos horizontes na arquitetura. In: NESBITT, K. *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

ANDREOTTI, L.; COSTA, X. *Theory of the Dérive and other situationist writings on the city*. Barcelona: Actar, 1996. 171 p.

AUGÉ, M. *Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papyrus, 2012.

BANDINI, M.. *L'estetico il politico: da Cobra all'Internazionale Situazionista 1948/1957*, Costa & Nolan, Ancona-Milano, 1999.

BASTOS, I. A. *Falcão/Independência: Nossa gente e nossa história*. Bauru: USC, 2002.

BARON, C. M. P.; PAIVA, S. C. F. Complexo industrial e patrimônio urbano em Presidente Prudente. In: FIORIN, E.; HIRAO, H. (orgs.) *Cidades do Interior Paulista*. Patrimônio urbano e arquitetônico. Jundiaí: Paco Editorial; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

BASSETT, K. Walking as an Aesthetic Practice and a Critical Tool: Some Psychogeographic Experiments. In: *Journal of Geography in Higher Education*. Vol. 28, p.397-410, 2004.

BATISTA, S. S. S. O Complexo Cultural FEPASA; Histórico e Perspectivas. In: ACUIO, L. G. L.; CAZZOLATTO, T. H. (Org.). *Revitalização do Patrimônio Ferroviário através de Eventos Culturais*. Jundiaí: Edições Brasil, 2013.

BEM, S. F.. *Conversa de patrimônio em Jundiaí*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

BESSE, J.M. *O gosto do mundo: Exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2014.

\_\_\_\_\_. *Estar na Paisagem, Habitar, Caminhar*. In: CARDOSO, I. L. *Paisagem e Patrimônio*. Lisboa: Dafne Editora, 2013, p. 33-53.

BONNETT, A. Situationism, geography, and poststructuralism. In: *Environment and planning D: Society and space*. Vol. 7, p. 131-146, 1989.

\_\_\_\_\_. Situationist strategies and mutant technologies. In: *Angelaki*. Vol. 4, p. 25-32, 1999.

CANO SANCHIZ, J. M. A história e o patrimônio industrial a partir de outro olhar: o que dizem os pisos do complexo fepasa (Jundiáí/SP, Brasil). In: *FACES DA HISTÓRIA*, Assis-SP, v.4, n°1, p.147-161, jan.-jun., 2017.

\_\_\_\_\_. *El complejo FEPASA em Jundiaí (São Paulo, Brasil): de la arqueología a la rentabilización social*. 2015. Disponível em: < <http://bit.ly/2Yyl0o0>>. Acesso em: 31 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. *Reactivation of industrial heritage sites in Spain and the São Paulo State: a trans-Atlantic approach to an international patrimony*. In: *CONFERENCE PROCEEDINGS OF THE TRANS-ATLANTIC DIALOGUES ON CULTURAL HERITAGE: HERITAGE, TOURISM & TRADITIONS*, 2016, Birmingham. Birmingham: Ironbridge International Institute for Cultural Heritage, 2016. s/p.

CARERI, F. *Caminhar e Parar*. Barcelona: Editora G. Gili, 2017.

\_\_\_\_\_. *Entrevista com Francesco Careri: A Internacional Situacionista e as derivas contemporâneas*. Entrevista realizada durante o curso online de Artes Cívicas no dia 01/06/2020, por Matheus Alcântara Silva Chaparim e Paulina Maria Caon para a edição especial da Revista Risco (Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo), do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP), sobre a Internacional Situacionista que será publicada em 2021 (Texto no prelo).

\_\_\_\_\_. Paola Jacques entrevista Francesco Careri. In: *Revista Redobra*, n°11. 2013a.

\_\_\_\_\_. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: Editora G. Gili, 2013b.

CENTRO ANDALUZ DE ARTE CONTEMPORÂNEO. *Historia del Monasterio de la Cartuja*. Disponible en: <<http://www.caac.es/inf/ins.htm>>. Acesso em: 20 ago. 2015.

CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 2008. Vol. 1 (Artes do fazer).

CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio*. Tradução de Teresa Castro. Lisboa: Edições 70, 2000.

DEBORD, G. E. *A Sociedade do Espetáculo*. Comentários sobre a sociedade do espetáculo. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997 [Original de 1967].

\_\_\_\_\_. Introdução a uma Crítica da Geografia Urbana. Revista *Les l'évres nues* nº6, 1955. In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003a.

\_\_\_\_\_. Perspectivas de Modificações Conscientes na Vida Cotidiana. Revista *IS* nº6, ago. 1961. In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003b.

\_\_\_\_\_. Relatório sobre a construção de situações e sobre as condições de organização e de ação da tendência situacionista internacional. Texto apresentado na conferência de fundação da Internacional Situacionista de Cosio d'Arroscia, jul. 1957 In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003c.

\_\_\_\_\_. Teoria da deriva. Revista *IS* nº 2, dez. 1958 In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003d.

EDENSOR, T. Walking Through Ruins. In: INGOLD, T.; VERGUNST, J. L. *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. Londres: Routledge, 2008.

ELLIOTT, J. D. Radical preservation: toward a new and more ancient paradigm. In: *Forum Journal*, v. 16, n. 3, p. 50-56, 2002.

FALAVIGNA, T.; CHAPARIM, M. A. S.; HIRAO, H.. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: As instalações da FATEC e do Poupatempo no Complexo FEPASA de Jundiaí In: *4o. Seminário Ibero-Americano Arquitetura e Documentação*. Belo Horizonte: IEDS/ UFMG, 2015.

FIORIN, E. *Caminhar como estrangeiro em terras de descobrimentos: Processos de percepção da arquitetura e urbanismo contemporâneos*. Tupã: ANAP, 2020. 128 p.

FORTUNA, C. (Micro)territorialidades. Metáfora dissidente do social. In: *TerraPlural* 6 (2), S. p. 199–214, 2012.

GHIRARDELLO, N. Primórdios da Formação Urbana de Bauru (1885-1920). In: FONTES, M. S. G. C.; GHIRARDELLO, N. *Olhares sobre Bauru*. Bauru: Faac Unesp, 2008.

GROSSMAN, V. *A Arquitetura e o Urbanismo revisitados pela Internacional Situacionista*. São Paulo: Annablume / FAPESP, 2006.

HUIZINGA, Johan. *Homo Ludens: Studio dell'elemento del gioco nella cultura*. Tradução de Corinna van Schendel. Turim: Giulio Einaudi Editore, 1948.

HUSSERL, E. *A ideia da fenomenologia*. Lisboa: Edições 70, 2008.

INSOLERA, I. *Roma Moderna: Da Napoleone I al XXI secolo*. Turim: Piccola Biblioteca Einaudi, 2011.

INTERNAZIONALE SITUAZIONISTA. DEFINIÇÕES. Revista IS n° 1, jun. 1958. In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003a.

\_\_\_\_\_. QUESTIONÁRIO. Revista IS n° 2, dez. 1958. In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003b.

JACQUES, P. B. (Organização e Apresentação). *Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade/ Internacional Situacionista*. Tradução Estela dos Santos Abreu. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

\_\_\_\_\_. Corpografias Urbanas. In: *Arquitextos*, ano 08, fev., 2008. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165>>. Acesso em: 15 set. 2019.

\_\_\_\_\_. Do Especular ao Espetacular. In: JEUDY, H. P. *Espelho das Cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005a.

\_\_\_\_\_. *Elogio aos Errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012, 331p.

\_\_\_\_\_. Errâncias Urbanas: a arte de andar pela cidade. In: *Arquitexto*, Vol. 7, p.17-25, 2005b. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/propar/arqtexto/index.htm>>. Acesso em: 15 set. 2019.

\_\_\_\_\_. O grande jogo do caminhar. In: CARERI, F. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.

JACQUES, P. B.; TUFANO, A.; GUEZ, A. Trialogue: lieu/mi-lieu/non-lieu. In: YOUNÈS, C.; MANGEMATIN, M. (org.). *Lieux Contemporains*. Paris: Descartes&Cie, 1997.

JEUDY, H. P. *Espelho das Cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

JORN, A. Os Situacionistas e a Automatização. Revista IS n°1, jun. 1958. In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

KHATIB, A. *Esboço de Descrição Psicogeográfica dos Les Halles de Paris*. Revista IS n°2, dez. 1958. In: JACQUES, P.O. (Org). *Apologia da deriva*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

KOOLHAAS, R. A Cidade Genérica. In: *Rem Koolhaas, três textos sobre a cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2014. [Texto publicado originalmente em 1995].

KÜHL, B. M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo*. São Paulo: Ateliê, 1998a.

\_\_\_\_\_. *Conjunto das Antigas Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí*. Parecer sobre sua relevância arquitetônica, 1998b.

\_\_\_\_\_. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização*. São Paulo: Ateliê, 2008.

LA CLECA, F. *Perdersi. L'uomo senza ambiente*. Bari: Editori Laterza, 2000.

LANDINI, E. T.; TRAVAGLINI, C. M. *Le Frabriche della Conoscenza*. Roma: Università degli Studi Roma Tre, 2001.

LANNA, A. L. D. *Cidades e ferrovias no Brasil do século XIX - algumas reflexões sobre a diversidade dos significados sociais e impactos urbanos: Jundiaí e Campinas*. 2002. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/883>>. Acesso em: 02 fev. 2015.

LEFEBVRE, H. *The production of Space*. Cambridge: Editora Blackwell, 1991.

\_\_\_\_\_. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001 [Original de 1968].

MANTERO, R. S. *Historia Breve de Sevilla*. Madrid: Sclay Print. 2a. Edição. 2015.

MARCELLI, M. *Memorie dell'antico nel paesaggio pre-industriale della via Ostiense: rinvenimenti archeologici e demolizioni fra otto e novecento*. Roma. 2011.

MATTHEWS, E. *Compreender Merleau-Ponty*. Petrópolis: Editora Vozes, 2010.

MATOS, O. N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo*. 4a. ed. São Paulo: Pontes, 1990.

MAZZOCO, M. I. D. *De Santos a Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo: Magma, 2005.

MENESES, U. T. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. Conferência Magma. In: *I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural*, Ouro Preto, 2009.

MERLEAU-PONTY, M. *Fenomenologia da Percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

\_\_\_\_\_. The Film and the New Psychology in: MERLEAU-PONTY, M. *Sense and Non-sense*. Evanston: Northwestern University Press, 1964.

MONTANER, J. M. *A condição contemporânea da arquitetura*. São Paulo: Gustavo Gili, 2016.

\_\_\_\_\_. *Do diagrama às experiências, rumo a uma arquitetura de ação*. Tradução de Maria Luisa Abreu de Lima Paz. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

MORAIS, A. L. Una Vajilla "Pickman" De La Familia Feijoo De Sotomayor. In: *Porta da Aira: revista de historia del arte orensano*, Nº. 12, págs. 417-421, 2008. Disponível

em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2952283>. Acesso em: 25 maio de 2016.

NEVES, C. *Bauru edição histórica*. Bauru: [s/e.], 1977.

OLIVEIRA, E. R. Eletrificação em empresas ferroviárias paulistas: aspectos da tecnologia e da industrialização em São Paulo (1902-1937). In: CAPEL, H.; CASALS, V.; CUÉLLAR, D. (Eds.): *La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y América (siglos XIX y XX)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 195-209. 2012,

\_\_\_\_\_. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. In: *Revista Labor & Engenharia*, Campinas, v5, n3, p.20-3, 2011.

OLIVEIRA, E. R.; SILVA, M. M.; SILVA, T. M. Complexo FEPASA: A importância do Reconhecimento Histórico para a Valoração de um Patrimônio Industrial. In: SALCEDO, R. F. B.; FONTES, M. S. G. C. (Org.). *Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo: Desafios Urbanos*. 1ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, v. 1, p. 39-59. 2018

OLIVEIRA, L. Percepção e Representação do Espaço Geográfico. In: RIO, V.; OLIVEIRA, L.. *Percepção ambiental*. São Paulo: Studio Nobel e Editora UFSCar, São Carlos, 1996.

PALLASMAA, Juhani. *As mãos inteligentes: A sabedoria existencial e corporalizada na arquitetura*. Porto Alegre: Bookman, 2013.

\_\_\_\_\_. *Essências*. Barcelona: Editora G. Gili, 2018.

\_\_\_\_\_. *Habitar*. Barcelona: Editora G. Gili, 2016.

\_\_\_\_\_. *Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos*. Porto Alegre: Bookman, 2011.

PERNIOLA, M. *L'avventura situazionista*. Storia critica dell'ultima avanguardia del XX secolo. Milão: Mimesis volti, 2013.

PINDER, D. Situationism/Situationist Geography. In: KITCHIN, R.; THRIFT, N. *International Encyclopedia of Human Geography*. Volume 10. Amsterdam: Elsevier, 2009, p. 144-150.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande: UFMS, 1997. 163 p.

RIBEIRO, A. C. T. Alessia de Biase entrevista Ana Clara Torres Ribeiro. In: *Revista Redobra*, nº9, 2011.

RODRIGUES, M. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. In: *arq.urb*, n. 3, p. 31-40, 11 dez. 2019. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/116>. Acesso em: 19 set. 2019.

SALCEDO, Rosio Fernández Baca. Arquitetura e percepção. In: *Revista Hipótese*, Vol. 2, nº 4, p. 70-89, 2016. Edição especial sobre Livia de Oliveira. Itapetininga: Nutecca, 2016.

SANTOFIMIA ALBIÑANA, M. La Cartuja de Sevilla. In: *Revista Llei d'art*, Ano 5, número 7. Lleida, 2011.

SCHULZ, N. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, K. *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

SENNETT, R. *Carne e Pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 2003 [1994].

SEVLAB. *La Industrialización Sevillana Contemporánea*. 2015. Disponível em: <<http://sig.urbanismosevilla.org/Sevilla.art/SevLab/SevLABd4.html>>. Acesso em: 20 ago. 2015.

SILVA, T. M.; OLIVEIRA, E. R.. Oficinas e depósitos ferroviários: identificação e análise de algumas companhias férreas paulistas (1867-1930). In: *PÓS. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, v. 26, p. e145345, 2019.

SILVA, T. M.; SILVA, M. M.; OLIVEIRA, E. R. Complexo FEPASA: a importância do reconhecimento histórico para a valoração de um patrimônio industrial. In: SALCEDO, R. F. B.; FONTES, M. S. G. C. (Org.). *Pesquisa em arquitetura e urbanismo: Desafios Urbanos*. 1a. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, v. 3, p. 37-56, 2018.

SOBRINO SIMAL, V. J. *Los Paisajes Históricos de La Producción*. IAPH. Sevilla, 2015. Disponível em: <[goo.gl/n9BzHY](http://goo.gl/n9BzHY)>. Acesso em: 25 de maio, 2016.

SOLÀ-MORALES, I. de. Terrain Vague. In: SOLÀ-MORALES, I. de. *Territorios*. Barcelona, G. Gilli, 2002.

SOUKEF JUNIOR, A. *Os remanescentes da SPR em Santos e Jundiaí*. Memória e descaso com um patrimônio ferroviário do país. São Paulo: Annablume, 2012.

STEVENS, Q. Situationist City. In: KITCHIN, R.; THRIFT, N. *International Encyclopedia of Human Geography*. Volume 10. Amsterdam: Elsevier, 2009. p. 151-156.

STRAUS, E. Da diferença entre o sentir e o perceber. In: BARTALINI, V. (org. e trad.) *Paisagemtextos 3*. São Paulo: FAU-USP, 2016 [texto original de 1935].

TUAN, Y. F. *Topofilia*. São Paulo: Difusão Editorial S. A., 1980.

WELLS, J. Aspectos Teóricos e Aplicados da Integração da Fenomenologia à Prática da Conservação do Patrimônio. In: *Geograficidade*, v.6, nº 1, verão 2016.

WOLMAN, G. “Relazione al I Congresso Mondiale degli Artisti Liberi” di Wolman, 1956. In: BANDINI, M. *L'estetico il politico: da Cobra all'Internazionale Situazionista 1948/1957*, Costa & Nolan, Ancona-Milano, 1999.

YI'EN, C. Telling stories of the city. Walking ethnography, affective materialities, and mobile encounters. In: *Space and Culture*. Vol. 17, p. 211–223, 2014.

ZUMTHOR, P. *Atmosferas: entornos arquitetônicos, as coisas que me rodeiam*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

## CARTAS PATRIMONIAIS

ICOMOS. *Carta de Veneza*. Carta Internacional sobre conservação e preservação de monumentos e sítios. Veneza, maio de 1964. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: 9 set. 2015.

\_\_\_\_\_. *Princípios Comuns ICOMOS – TICCIH para a conservação de sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial*. “Os Princípios de Dublin”. 2011. Tradução de Ivanir Azevedo Delvizio e Eduardo Romero de Oliveira. Disponível em: <<https://ticcihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin/>>. Acesso em: jan. de 2021.

TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial*. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 9 set. 2015.

UNESCO. *Recomendação sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e da sua função na vida contemporânea*. Nairobi, 1976.

## MONOGRAFIAS

BENATI, P. H. *Estratégias Projetuais para a Esplanada do Complexo Ferroviário de Jundiaí*. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Ciências e Tecnologias, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2015. 90p.

FALAVIGNA, T. *Continuidades e Descontinuidades no Tempo e no Espaço: Requalificação do Complexo Ferroviário de Jundiaí*. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Ciências e Tecnologias, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2015. 196p.

## DISSERTAÇÕES E TESES

BARTCUS, A. Z. V. *Memória e Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, 2012. 148p.

CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1975.

GHIRARDELLO, N. *Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru*. São Carlos, 1992. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

GRANDI, G. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estrada de Ferro entre 1930 e 1961*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

LIMA, R. N. *A Situação Construída*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos-SP, 2012. 238p.

LIMA, T. S. *Ensaio sobre a Vida Cotidiana: Passos e tropeços de uma pesquisa psicogeográfica*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015. 146p.

MONTE, L. *Deriva e Psicogeografia na Cidade Contemporânea: Experimento situacionista no Centro de Recife*. Dissertação (Mestrado em Design), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015. 180p.

NASCIMENTO, D. M. *Entre Muros, Restos e Furos: errâncias como prática de atualização no dispositivo muro do ramal ferroviário Santa Cruz – Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018. 128p.

RUFINONI, M. R. *Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural*. 2009. 336 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

## REFERÊNCIAS APENAS CONSULTADAS

BONNETT, A. Art, ideology, and everyday space: subversive tendencies from Dada to postmodernism. In: *Environment and Planning D: Society and Space*, volume 10, p.69-86, 1992.

CARERI, F. *New Babylon, una città nomade*. Turim: Testo & Immagine, 2001.

CHOAY, F. *O Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2003.

DEBORD, G. *Panegírico*. São Paulo: Conrad, 2002. Texto tardio, autobiográfico, original de 1989.

DEBORD, G.; FILLON; J. Summary 1954. Potlatch, nº 14, 1954. In: ANDREOTTI, L.; COSTA, X. *Theory of the Dérive and other situationist writings on the city*. Barcelona: Actar, 1996.

FREIRE, E.; BATISTA, S. S. S.; GARCIA, C. A.; RAMALHO, M. L. (orgs.) [et al.] *Olhar Complexo: Imagens e Memórias Ferroviárias*. Jundiaí: Edições Brasil, 2018.

HOME, S. *Assalto à cultura*. Utopia, subversão, guerrilha na (anti) arte do século XX. São Paulo: Conrad, 1999.

JAPPE, A. *Guy Debord*. Lisboa: Antígona, 2008.

KNABB, K. *Situationist International anthology*. Berkeley: Bureau of Public Secrets, 2006.

LEFEBVRE, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática 1991.

RUMNEY, R. *The Leaning Tower of Venice*. Paris: Editora Silverbridge, 2002. 36p.

SADLER, S. *The Situationist City*. London: MIT Press, 1999.

VANEIGEM, R. *A arte de viver para as novas gerações*. São Paulo: Conrad, 2002.

WUILLAUME, F; VINÍCIUS, L. (trad.). *Situacionista, teoria e prática da revolução*. São Paulo: Conrad, 2002.