UNIVERSIDADE DE SOROCABA PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO PESQUISA, EXTENSÃO E INOVAÇÃO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO E CULTURA

RESSIGNIFICAÇÕES

da cidade de Sorocaba por vestígios fabris junto à linha férrea

Silvia Pannunzio

orientadora Prof. Dra. Maria Ogécia Drigo

> Sorocaba/SP 2020

RESSIGNIFICAÇÕES

da cidade de Sorocaba por vestígios fabris junto à linha férrea

Silvia Pannunzio Orientadora Profa. Dra. Maria Ogécia Drigo

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura da Universidade de Sorocaba, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Comunicação e Cultura.

Sorocaba / Sp

2020

Ficha Catalográfica

Pannunzio, Silvia

P22r Ressignificaç

Ressignificações da cidade de Sorocaba por vestígios fabris junto à linha férrea / Silvia Pannunzio. -- 2020.

134 f. : il.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Ogécia Drigo Dissertação (Mestrado em Comunicação e Cultura) - Universidade de Sorocaba, Sorocaba, SP, 2020.

1. Cidades e vilas – Sorocaba (SP). 2. Comunicação. 3. Semiótica. 4. Espaço (Arquitetura). I. Drigo, Maria Ogécia, orient. II. Universidade de Sorocaba. III. Título.

Elaborada por Regina Célia Ferreira Boaventura - CRB-8/6179

Silvia Pannunzio

RESSIGNIFICAÇÕES

da cidade de Sorocaba por vestígios fabris junto à linha férrea

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura da Universidade de Sorocaba, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Comunicação e Cultura.

Aprovado em://
Banca Examinadora
Profa. Dra. Maria Ogécia Drigo Universidade de Sorocaba
Profa. Dra. Mara Rovida Universidade de Sorocaba
Prof. Dr. Marcelo Santos de Moraes

Faculdade Cásper Libero

Para Fabiano, Benício e Tomás

Agradecimentos

À Maria Ogécia Drigo, minha gratidão pela imensa contribuição e generosidade na construção deste trabalho.

À professora Lúcia Santaella, pelo privilégio de poder escutá-la e pelas decisivas considerações na banca de qualificação. À professora Mara Ferreira Rovida, pela cuidadosa leitura e importantes apontamentos no exame de qualificação. Ao professor Marcelo Santos de Moraes, agradeço a participação na banca de defesa deste trabalho.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura da Uniso, por compartilharem experiências que contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho.

Um agradecimento especial às professoras Maria Ogécia Drigo e Luciana Coutinho de Souza, pelas aulas e conversas inspiradoras. Ao professor Rodrigo Fontanari, pela leitura e contribuições a este projeto.

Aos companheiros do grupo de pesquisa GPIM, pela possibilidade de trocas e reflexões.

Aos companheiros de mestrado, pela convivência e contribuições ao trabalho, todas importantes e necessárias.

Ao meu pai, por me ensinar os caminhos nesta cidade que fiz minha. E à minha mãe, por me mostrar, desde sempre, que a construção exige amor e dedicação.

Ao Benício e ao Tomás, que me mostram os desvios e novas possibilidades de percursos todos os dias.

Ao Fabiano, por me apoiar durante todo o processo e por todos os nossos percursos, é a quem eu dedico este trabalho, especialmente.

Lista de Ilustrações

Figura	1 - Mapa de localização das fábricas	26
Figura	2 - Estação Ferroviária de Sorocaba	30
Figura	3 - Plataforma de embarque da estação	43
Figura	4 - Estação Ferroviária / vista interna	44
Figura	5 – Estação Ferroviária	45
Figura	6 - Estação Ferroviária / vista externa	46
	7 - Estação Ferroviária	
Figura	8 - Croqui de localização das fábricas têxteis	51
	9 - Percurso Fábrica Santa Maria	
Figura	10 - Percurso Fábrica São Paulo	55
Figura	11 - Percurso Fábrica Santa Rosália	57
	12 - Percurso Fábrica Santo Antônio	
	13 - Percurso Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
	14 - Percurso 1 / Trecho 1	
	15 - Percurso 1 / Trecho 2	
Figura	16 - Percurso 1 / Trecho 3	66
	17 - Percurso 1 / Trecho 4	
	18 - Fábrica Santa Maria em períodos distintos	
	19 - Desvio 1 / A chaminé - fragmento da Fábrica Santa Maria	
	20 - Desvio 2 / Fábrica Santa Maria	
	21 - Desvio 3 / Fábrica Santa Maria	
Figura	22 - Linha férrea cortando a quadra	72
_	23 - Percurso 2 / Trecho 1	
Figura	24 - Percurso 2 / Trecho 2	74
Figura	25 - Percurso 2 / Trecho 3	75
Figura	26 - Percurso 2 / Trecho 4	77
	27 – O portal	
Figura	28 - Percurso 2 / Trecho 5	79
Figura	29 – Ponte sobre o rio Sorocaba	80
Figura	30 - Percurso 2 / Trecho 5	81
Figura	31 - Percurso 2 / Desvio 4	81
Figura	32 - Ponte sobre o rio Sorocaba	82
Figura	33 - Percurso 2 / Desvio 5	83
Figura	34 – Percurso 3 / Trecho 1	85
Figura	35 – Linha férrea	86
Figura	36 – Percurso 3 / Desvio 6	87
Figura	37 – Percurso 4 / Trecho 1	88
Figura	38 – Percurso 4 / Trecho 2	88
Figura	39 – Desvio 7 / Fábrica São Paulo	89
Figura	40 – Desvio 8 / Fábrica São Paulo	90
_	41 - Desvio 8 / Fábrica São Paulo	
_	42 - Perfil da fábrica	
	43 – Desvio 8 / Fábrica São Paulo	
	44 – Desvio 9 / Fábrica São Paulo	

Figura 45 – Desvio 10 / Usina (Fábrica São Paulo)	93
Figura 46 – Percurso 5 / Trecho 1	
Figura 47 – Percurso 5 / Trecho 2	94
Figura 48 – Percurso 5 / Trecho 3	95
Figura 49 – Desvio 11 / Estação e MACS	95
Figura 50 – Percurso 6 / Trecho 1	
Figura 51 – Percurso 6 / Trecho 2	
Figura 52 – Percurso 6 / Trecho 3	
Figura 53 – Fábrica Santa Rosália	
Figura 54 – Desvio 12 / Fábrica Santa Rosália	
Figura 55 – Desvio 13 / Fábrica Santa Rosália	
Figura 56 – Desvio 14 / Fábrica Santa Rosália	
Figura 57 – Desvio 15 / Fábrica Santa Rosália	
Figura 58 – Desvio 16 / Fábrica Santa Rosália	
Figura 59 – Desvio 17 / Fábrica Santa Rosália	
Figura 60 – Desvio 18 / Estação Ferroviária	
Figura 61 – Desvio 19 / Estação Ferroviária	
Figura 62 – Percurso 7 / Trecho 1	
Figura 63 – Percurso 7 / Trecho 2	
Figura 64 - Percurso 7 / Trecho 3	
Figura 65 – Percurso 7 / Trecho 4	
Figura 66 – Percurso 7 / Trecho 5	
Figura 67 - Percurso 7 / Trecho 6	
Figura 68 – Percurso 7 / Trecho 7	
Figura 69 – Fábrica Santo Antônio	
Figura 70 – Desvio 20 / Fábrica Santo Antônio	
Figura 71 – Percurso 8 / Trecho 1	
Figura 72 – Percurso 8 / Trecho 2	
Figura 73 – Percurso 8 / Trecho 3	
Figura 74 – Desvio 21 / Fábrica Santo Antônio	
Figura 75 – Desvio 22 / Fábrica Santo Antônio	
Figura 76 – Desvio 23 / Fábrica Santo Antônio	
Figura 77 – Percurso 9 / Trecho 1	
Figura 78 - Desvio 24 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 79 – Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 80 – Desvio 25 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 81 – Desvio 26 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 82 – Desvio 27 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 83 – Desvio 28 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 84 – Desvio 29 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 85 – Desvio 30 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 86 – Desvio 31 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	
Figura 87 – Percurso 10 / Trecho 1	
Figura 88 – Percurso 10 / Trecho 2	
	0

Lista de Quadros

Quadro 1 - Fábrica Santa Maria	37
Quadro 2 - Fábrica São Paulo	38
Quadro 3 - Fábrica Santa Rosália	39
Quadro 4 - Fábrica Santo Antônio	40
Quadro 5 - Fábrica Nossa Senhora da Ponte	41

Sumário

011	Resumo / Abstract					
013	Introdução					
013	Sobre a problemática					
015	Estado da arte para pesquisas sobre cidades					
024	Sobre a pergunta norteadora e objetivos					
025	Aporte teóricos e metodológicos					
027	Sobre os capítulos					
029	Capítulo 1 Semiótica, fenomenologia e deriva fenomenológica					
029	1.1 Sobre os signos em ação					
042	1.2 A estação ferroviária e o seu entorno					
049	Capítulo 2 O potencial de significados dos vestígios fabris					
050	2.1 Os vestígios fabris					
053	2.1.1 Fábrica Santa Maria					
055	2.1.2 Fábrica São Paulo					
057	2.1.3 Fábrica Santa Rosália					
059	2.1.4 Fábrica Santo Antônio					
061	2.1.5 Fábrica Nossa Senhora da Ponte					
063	2.2 O potencial de significados em movimento					

064	2.2.1	Fábrica Santa Maria
085	2.2.2	Fábrica São Paulo
097	2.2.3	Fábrica Santa Rosália
104	2.2.4	Fábrica Santo Antônio
118	2.2.5	Fábrica Nossa Senhora da Ponte

128 Considerações

132 Referências

Partindo do pressuposto de que a cidade se mostra numa profusão de linguagens, ou que exibe uma mistura de sistemas concretos de signos e que, portanto, engendra comunicações, essa pesquisa tem como tema a produção de significados na cidade contemporânea por meio de vestígios, de marcas de suas transformações. Como tais vestígios podem contribuir para a ressignificação da cidade é a questão que norteará esta pesquisa. Assim, com o objetivo de contribuir para a compreensão de como se dá a produção de significados nas cidades contemporâneas e explicitar os sentidos gerados por vestígios de suas transformações, tomamos como corpus, os vestígios de cinco antigas fábricas têxtis, que se distribuem ao longo de uma via férrea, na cidade de Sorocaba, SP. As estratégias metodológicas constituem o método que denominamos Deriva Fenomenológica, junção da deriva, advinda do pensamento dos situacionistas, com a fenomenologia peirceana. O relato vale-se de fotos – atuais e antigas -, bem como desenhos, ambos como testemunhos e instrumentos com potencial para reavivar a memória da caminhante quando da realização do seu percurso por tais vestígios, que envolveu três tipos de olhar: contemplativo, observacional e generalizante, em consonância com as categorias fenomenológicas. Constatamos que a cidade que foi resiste via fragmentos, que podem se fazer fendas, brechas, para que o intérprete possa reavivá-la. Os significados emergem via índices (vestígios), que se entregam a novos usos - a cidade que é -, no entanto, por quardarem, na sua materialidade, aspectos qualitativos, ainda que minimizados, incitam a contemplação e constroem um tecido qualitativo na mente do intérprete que o instiga a refletir sobre tais transformações – a trazer à tona cidade que é, mesclada à cidade que foi e que exibe pistas da cidade que será. A relevância desta pesquisa para a área de Comunicação e Informação está na produção de conhecimento sobre espaços urbanos enquanto espaços de comunicação – teia construída na cidade, com o que foi, com o que é e do que será -, espaços de vivência então construídos por cidades em permanente metabolismo.

Palavras-chave: Espaços de comunicação. Cidade. Sistema concreto de signos. Vestígio. Deriva fenomenológica.

that shows itself profusion Assumina the city a of languages, or that exhibits a mixture of concrete sign systems, and therefore, engenders communication, this research presents as theme the production of meanings in the contemporary city through traces, marks of its transformations. Thus, with the objective of understanding how the production of meanings happens and explicit the meanings produced by traces of its transformations, we use as corpus the remains of five old textile factories that are distributed along a railroad, in the city of Sorocaba, SP. The methodological strategies constitute the called method Phenomenological Drift the drift, arising from the thinking of the situationists, with the Peircean phenomenology. The report uses photos - current and old - as well as drawings, both as testimonies and instruments with the potential to revive the walker's memory, when inserted in the realization of her journey through these traces, which involved three types of looking: observational contemplative, and generalizing, in phenomenological categories. We found that the city was resistant to its past via fragment that can constitute cracks, gaps, so that the user can revive it. Meanings emerge through indexes (traces), which are given over to new uses - the current city however, because it is retained, in its materiality, qualitative aspects, even though encourage contemplation and build a qualitative fabric layer in the user's mind, that instigates to reflect about these transformations, revealing the city of the past that merges to the current city, giving clues as to what the city will look like in the future. The relevance of this research to the Communication and Information area is in the understanding of processes of meanings production engendered in urban spaces, spaces of communication web built in the city, integrated to what was, to what is now and what will be in the future, in this case, living spaces then built by cities in permanent metabolism.

Keywords: Communication. Urban context. Language/signs. Trace Elements. Phenomenological Drift.

Introdução

Inicia-se a presente investigação com a problemática da pesquisa e a relação do objeto de estudo com a formação acadêmica e experiência em arquitetura; em seguida busca-se o estado da arte para pesquisas da área da Comunicação e Informação que, de algum modo, envolvam cidades; prosseguindo, então, com os objetivos da pesquisa e a descrição dos objetos que serão analisados, visando esclarecer como serão realizadas as análises. Por fim, expõe-se como os resultados da pesquisa serão distribuídos pelos capítulos.

Sobre a problemática

Que teia é esta, A do será, do é e do foi?

Jorge Luís Borges

Chaminés, sheds, tijolo, ferro; linhas, caminhos, formas e texturas; elementos construtivos e materiais; traços, sobras e resquícios do passado fabril que participam da construção do contexto urbano presente. Num primeiro momento, o olhar, já treinado

a ler a cidade através de seus signos arquitetônicos insistia em interpretar os fragmentos do passado fabril de Sorocaba como falta, como o descuido que se costuma ter com nosso patrimônio, tanto pela destruição de partes dos conjuntos edificados, como pela mudança da relação entre esses elementos e tudo mais que configura o espaço urbano. Ferrara (1981) propõe que a cidade não é um dado, mas um processo contextual onde tudo é signo, linguagem. "Ruas, avenidas, praças, monumentos, edificações configuram-se como uma realidade sígnica que informa seu próprio objeto: o contexto urbano" (FERRARA, 1981, p. 4).

As cidades, em geral, adaptam-se às novas necessidades, transformando o espaço existente, sobrepondo o novo e o antigo, destruindo-o ou incorporando-o como um todo ou partes dele. Nesse processo, forma e função andam em ritmos descompassados, uma vez que quase toda intervenção busca somente a adequação às novas necessidades, sem considerar o contexto urbano no qual se insere, gerando marcas na morfologia da cidade.

No entanto, minha formação como arquiteta e, mais do que tudo, o espaço de reflexão que a prática pedagógica, como professora no curso de arquitetura, permite que eu me situe num outro lugar, para assim olhar para esse cenário sob outro ponto de vista. Os fragmentos podem mostrar a ausência de zelo para com nosso patrimônio ou ainda a ausência de planejamento para as cidades. Mas, não só. Eles são também o ponto de contato, a fresta por onde se pode entender as camadas sobrepostas, as linhas que tecem a cidade, que contam uma história e, de alguma maneira, possibilitam a ressignificação da cidade. Marcas da urgência, da improvisação com que as coisas são feitas. Fragmentos da cidade que foi construindo a imagem da cidade que é e do que será.

Sorocaba¹ passou por significativas transformações como consequência da industrialização do setor têxtil, no final do século XIX e começo do século XX. Esse período marcou profundamente a paisagem da cidade, com a implantação de grandes conjuntos fabris. Mas, assim como outras cidades brasileiras, Sorocaba é também

_

¹ Sorocaba, cidade do interior paulista, está distante 90 km de São Paulo. O ano de sua fundação é 1654 e possui população estimada, segundo dados do IBGE de 2019, de 679.378 pessoas.

marcada por transformações e sobreposições que deixaram vestígios, cicatrizes, indícios.

Dessa forma, pergunta-se como tais vestígios ou cicatrizes vinculadas a esses conjuntos fabris podem contribuir para a ressiginificação da cidade de Sorocaba? Está aí algo que nos inquieta. Os vestígios fabris são como cicatrizes, indícios da história de um lugar, estão em espaços que sofreram alguma intervenção, mas que não eliminaram totalmente o antigo, ou estão em espaços que não sofreram intervenção alguma, ficando à margem da cidade dita oficial.

Assim, a problemática da nossa pesquisa envolve a cidade e os processos de produção de significados construídos pelos vestígios, ou resíduos do que existia, devido as transformações operadas no contexto urbano. Vejamos o cenário de pesquisas na área de comunicação, com tal tema ou similares.

Estado da arte para pesquisas sobre cidades na perspectiva comunicacional

Inicia-se a investigação e apresentação do estado da arte com a menção de autores que buscam aproximações entre arquitetura e comunicação. Tais autores, em certa medida, tratam da interação de elementos do espaço urbano, atribuindo-lhes o estatuto de signos, ou seja, tratam da arquitetura como uma modalidade de linguagem. Se os elementos do espaço urbano guardam em si aspectos qualitativos, referenciais e simbólicos que podem ser reavivados na interação com os intérpretes dos signos, então, o espaço urbano constitui-se como uma teia de significados que engendra comunicação.

Na perspectiva peirceana, adotada na presente pesquisa, um signo pode ser qualquer elemento do contexto urbano. Conforme Peirce:

O signo representa algo para a ideia que provoca ou modifica. Ou seja, é um veículo que comunica à mente algo do exterior. O representado é o seu objeto; o comunicado, a significação, a ideia que provoca, o seu interpretante (PEIRCE, CP 1.39 apud DRIGO; SOUZA, 2013, p. 22).

Se tudo é signo e se conhecemos, portanto, o mundo via signos, o estudo da linguagem não se restringe ao estudo da linguagem verbal. Muito pelo contrário. A

semiótica peirceana nos possibilita estudar os diferentes sistemas de signos, de linguagens, como as linguagens não verbais.

Portanto, quando dizemos linguagem, queremos nos referir a uma gama incrivelmente intrincada de formas sociais de comunicação e de significação que inclui a linguagem verbal articulada, mas absorve também, inclusive, a linguagem dos surdos-mudos, o sistema codificado da moda, da culinária e tantos outros. Enfim: todos os sistemas de produção de sentido aos quais o desenvolvimento dos meios de reprodução de linguagem propiciam hoje uma enorme difusão. (SANTAELLA, 1983, p. 16).

A arquitetura, um sistema concreto de signos, constitui-se como a construção do espaço pelo homem, indica em que tempo foi feita, em que condições, quais as necessidades e a cultura daquela sociedade. Santaella (1996, p. 66), enfatiza que os objetos arquitetônicos são "objetos de cultura delimitados no espaço e delimitadores do tempo histórico". A autora diz ainda como podem se dar as interpretações do signo arquitetônico. Pelos aspectos qualitativos, tais como formas, cores, texturas, cheiros, brilho etc., indicando-nos como a arquitetura deve ser entendida, "não apenas como extensão geográfica do nosso espaço físico, mas sobretudo como extensão orgânica de nosso equipamento nervoso, ou seja, como prolongamento do nosso corpo" (SANTAELLA, 1996, p. 170).

Compreende-se, assim, aspectos referenciais, ou seja, pela ação indicada pelo signo, aqui e agora e, por fim, pelo entendimento do signo por meio de suas funções e usos possíveis. Este olhar que capta os aspectos qualitativos, referenciais e os gerais, advindos das funções e do uso guiará as análises de aspectos do contexto urbano na nossa pesquisa.

Ferrara (2016) ressalta os diferentes enfoques para leitura da cidade: um que parte da leitura de seu espaço físico, que trata do planejamento e dos elementos que o constituem; outro que busca entender esse espaço a partir das dinâmicas sociais que ali acontecem.

A fim de superar o caráter marcadamente funcional de práticas usais e rotineiras, a partir das quais a cidade é entendida como instância a ser planejada, coordenada e dirigida por diversos recursos técnicos e públicos, procura-se entender os vínculos comunicativos que permitem distinguir esferas que, frequentemente polarizadas, se apoiam, de um lado, na característica funcional imaginada pelos planos técnicos e, de outro lado, em dinâmicas cotidianas que transformam a cidade em meio de vida para o qual convergem subjetividades, socialidades, sensibilidades associadas pelo imaginário. (FERRARA, 2016, p. 4).

No sentido do segundo enfoque, vale ressaltar que, para Lefebvre (2001), a cidade é o lugar do possível, para além dos conceitos de transformação pelo uso e vivência do espaço da cidade. Mais do que o direito aos serviços já instituídos, o direito à cidade implica no direito de transformar o espaço urbano, rompendo com o urbanismo funcionalista e buscando alcançar o mundo no qual se quer viver, através da transformação do espaço real. A cidade é o espaço dos confrontos, das trocas e dos encontros. É o lugar da simultaneidade e da diferença. É, portanto, palco onde a vida acontece.

Há algumas mudanças nos processos interpretativos envolvendo as cidades que merecem destaque, como a arquitetura de Las Vegas, que, no final dos anos 1960 e começo dos 1970, é investigada por Robert Venturi, Denise Scotti Brow e Steven Izenour, como um espaço urbano construído a partir do signo publicitário. As análises desses autores concentram-se sobretudo na Strip, o corredor comercial feito para o carro e com arquitetura para ser interpretada em alta velocidade. Grandes distâncias, grandes letreiros e construções genéricas, que se não fosse pelos signos publicitários nada informaria sobre sua função. "Essa arquitetura de estilos e signos é antiespacial; é uma arquitetura mais de comunicação do que de espaço; a comunicação domina o espaço como um elemento na arquitetura e na paisagem (VENTURI et al., 2003, p.33). Nesse mesmo sentido, Drigo e Souza (2012) exploram as relações do espaço urbano com os signos publicitários, a partir das transformações que ocorreram na paisagem urbana da cidade de São Paulo, com a implementação da Lei "Cidade Limpa"². Nesta pesquisa, as autoras tratam da dificuldade de uso do espaço urbano devido ao excesso de informações, no que corroboram os signos publicitários espalhados de forma desordenada pela cidade. Esclarecem que o "aglomerado de painéis diante de um edifício ou em um muro, ao lado do edifício, perturba a percepção da sua forma, bem como da sua relação com o entorno. Também o reconhecimento do uso se torna mais difícil" (DRIGO; SOUZA, 2012, p. 127). Não só os signos da publicidade, mas fios, postes, carros, painéis, placas, sistema viário, torres etc. que participam da construção

-

² A Lei n° 14.223, aprovada em 26 de setembro de 2006, conhecida como Lei Cidade Limpa, trouxe muita polêmica na mídia, pois proibia *outdoors*, placas, luminosos e *banners* dentro da cidade de São Paulo, a partir de 2007. Ela provocou profundas transformações na paisagem urbana. Pesquisas sobre tais transformações constam em Drigo e Souza (2012).

da paisagem das cidades contemporâneas, geram novas interpretações e também o uso da mesma. Os intérpretes precisam, neste contexto, "buscar uma fenda, uma brecha para se localizar, para identificar a que se destina aquele elemento do contexto urbano" (DRIGO; SOUZA, 2012, p. 127).

Para as autoras mencionadas, os elementos que compõem o contexto urbano fazem-se signos, são objetos e signos, concomitantemente. Na nossa pesquisa, os elementos do contexto urbano são vistos como signos que trazem, em sua tessitura, vestígios das transformações operadas na cidade e, no caso, acompanhando o trecho da via férrea quando esta corta parte da cidade de Sorocaba. Signos que não deixam de ser componentes do contexto urbano.

Ainda, para compor este estado da arte, buscamos pesquisas no banco de dissertações e teses da CAPES, em janeiro de 2019, da área de Comunicação e Informação, com o termo "cidade". Entre os 647 resultados, selecionamos nove delas, por mais se aproximarem do tema da nossa pesquisa, ou do referencial teórico ou da metodologia, ou ainda, por mostrar as inúmeras possibilidades de pesquisa que envolvem a cidade como objeto de estudo na comunicação.

Santos (2014), na pesquisa Comunicação e Cidade, o habitar como invenção, tem como objeto empírico as cidades de São Paulo e Berlim. Com o objetivo de identificar as interações entre o espaço programado, o espaço projetado para atender a determinadas funções, e a experiência concreta da cidade, que em suas manifestações sígnicas comunicam modos de viver o espaço urbano, a autora analisa duas obras do arquiteto Oscar Niemeyer: Edifício Copan (1952), localizado em São Paulo e Niemeyr-Haus (1957), em Berlim.

A produção de conhecimento entre imagens do morar programado e do habitar vivido cotidianamente sugere a observação da arquitetura não apenas como uma história do ambiente construído, mas, sobretudo, como meio para as relações comunicativas que tem a cidade como lugar. (SANTOS, 2014, p. 26).

As análises fundamentam-se na semiótica de Charles Sanders Peirce, enquanto as reflexões sobre o cotidiano e o uso do espaço urbano baseiam-se em Michel de Certeau e as sobre construção de novas formas de viver e transformação da paisagem urbana pela apropriação e ressignificação do espaço com a subversão dos usos originais fundamentam-se em Milton Santos e Jane Jacobs.

Interessa-nos a metodologia utilizada pela pesquisadora, a de flagrar o objeto de estudo a partir de movimentações feitos à deriva. A autora, para suas análises, faz uso de registros fotográficos, mapas, narrativas urbanas, todos frutos do contato direto com o objeto de estudo. Ela enfatiza a transitoriedade como caraterística fundamental das cidades e nelas, seus habitantes, "configuram-se como transformadores ordinários dos planos, ou seja, inventam/transcriam cotidianamente lugares do habitar" (SANTOS, 2014, p. 9).

Também na interface entre espaço urbano e comunicação, Ribas (2015), em dissertação intitulada Cotidiano, comunicação e imaginário no bairro carioca Marechal Hermes, busca traçar a relação entre "a cidade imaginada e a experiência da cidade, vivida no cotidiano de seus habitantes" (RIBAS, 2015, p.15). A leitura da cidade a partir das dimensões de materialidade, sociabilidade e sensibilidade, permite que a autora explore os conceitos de espaço, lugar, paisagem, território; bem como a experiência cotidiana nesse espaço, palco de "lutas, conflitos, confrontos, mas também de afetos e de solidariedades" (RIBAS, 2015, p. 20) e as representações produzidas sobre o bairro, confrontando o bairro Marechal Hermes projetado e o bairro vivido.

A autora destaca a importância da experiência do pesquisador no local, que ela denomina "deriva pelo lugar" para a leitura do mesmo.

Caminhadas pelas ruas procurando observar o fluxo da vida pelo bairro, a maneira como se dá o cruzamento dos corpos, os pontos mais frequentados, as áreas de maior circulação. Uma pausa num bar, numa lanchonete, observando o comportamento dos frequentadores, dos funcionários, do proprietário do comércio. Conversas informais com alguém que acompanha uma criança no balanço da praça, após a saída da escola. O outro que se exercita na "academia da terceira idade". Aquele que circula de bicicleta. Outro que leva o cão para passear. O funcionário da portaria do teatro que filtra quem entra e sai. A família aglomerada na porta da igreja, em seus melhores trajes, à espera da noiva para a cerimônia de casamento num sábado à tarde. Essas e outras situações foram consideradas relevantes e participam da narrativa que aqui se constrói sobre o lugar. (RIBAS, 2015, p.16)

Buscou-se assim, com a experiência cotidiana dos moradores, como também pelo contato com o espaço físico onde essa experiência se dá, traçar um panorama do bairro estudado.

Como possibilidade de narração das experiências no espaço urbano grande parte das pesquisas consultadas lança mão da fotografia como uma importante forma de

registro. Oliveira (2017), em sua tese de doutorado, "Caminhar, fotografar, fabular: entre a cidade e a fotografia", teve como propósito entender as relações entre a fotografia e a cidade, pesquisando a obra de quatro fotógrafos contemporâneos, cuja produção se dá a partir do caminhar pela cidade, que é visto como uma forma de comunicação com o espaço. A autora faz uma extensa análise bibliográfica para fundamentar a análise empírica das relações entre cidade, imagem e comunicação. Num primeiro momento, conceitua imagem, para depois explorar as relações entre fotografia e cidade e, por fim, analisa o caminhar como uma "estratégia poética para se colocar em contato com a cidade e apreender suas manifestações" (OLIVEIRA, 2017, p. 5).

Assim como Santos (2014), Oliveira (2017) também traça uma relação entre o espaço vivido e o espaço programado, diferenciando a forma, o projeto arquitetônico – o espaço programado – do uso que se faz desse mesmo espaço e as possíveis transformações que se dão através deste uso – o espaço vivido -, e considera a fotografia como um recorte, fruto da experiência dos fotógrafos estudados com o lugar.

Essas fotografias sobre o modo como, na cidade, nas brechas de tudo o que é previsível e programado, há sempre um espaço aberto ao devir, ao inesperado, ao que escapa ao controle. Nessas fendas, se fazem os lugares, construídos pelas afetividades decorrentes das vivências na cidade. (OLIVEIRA, 2017, p. 160)

É relevante para este trabalho pensar na perspectiva de que diferentes fotógrafos produzem diferentes leituras de uma mesma cidade. A ideia de caminhar, fotografar e fabular, dando à fotografia a possibilidade de documentar, mas também de ficcionalizar. Ressalta também a importância do caminhar, como modo de estar presente, envolvendo experiências com o corpo.

Desse modo, fotografar é gesto que implica o corpo todo, corpo físico, com os cinco sentidos, que não se separam do corpo constituído pela cultura e pelo próprio ambiente da cidade. Caminhar é gesto de reconhecimento da cidade, que faz cruzar estímulos sensíveis e afetividades, é uma maneira de entendê-la na sua extensão infinita, se não na dimensão do território, nas ilimitadas combinações, na abertura ao acaso, nos acontecimentos possíveis e inesgotáveis. (OLIVEIRA, 2017, p. 192).

Entre as pesquisas que tomam o espaço físico para investigar as relações entre arquitetura e comunicação, está a desenvolvida por Monticelli (2016), intitulada como: "O ornamento arquitetônico como linguagem produtora de sentidos: uma

análise semiótica dos edifícios da Av. Faria Lima", que, a partir do pressuposto de que a arquitetura é uma linguagem, faz um inventário do potencial de sentidos do ornamento. Guiada pela pergunta: como a arquitetura contemporânea dialoga com a cultura a partir de seus ornamentos, auxiliando na construção de uma imagem e um imaginário dentro de um determinado contexto, a autora trata da relação entre cidade e comunicação, da percepção do ambiente por aqueles que se utilizam desse espaço, se fundamentando em autores como Ferrara e Lynch. Com relação à ornamentação, a mesma autora traça um panorama de três momentos históricos: o ornamento clássico, o ornamento moderno e o ornamento contemporâneo, se valendo de Sá (2005), Moussavi e Kubo (2008), Munari (1997) e Venturi (2003; 2004). As estratégias de análise utilizadas para a interpretação da ornamentação na arquitetura em edifícios coorporativos da avenida Faria Lima, em São Paulo, foram as propostas por Santaella (1996; 2002), que são advindas da semiótica peirceana.

Com um enfoque distinto das pesquisas vistas até aqui, uma vez que busca analisar a imagem da cidade a partir de novas tecnologias, está a pesquisa de Massoni (2017), que a partir do estudo de depoimentos elaborados pelos cidadãos de Porto Alegre (RS), pelo aplicativo Foursquare³, tenta traçar aspectos do imaginário da cidade. Interessante nesta pesquisa é o papel que o autor dá a cada uma das narrativas analisadas, valorizando a experiência de cada um no espaço urbano.

O autor conclui que a experiência e a produção de uma leitura do espaço, a partir do compartilhamento de informações sobre Porto Alegre, possibilitam a atualização da memória da cidade.

O que todos esses elementos observados têm em comum são as tensões presentes na vida citadina: o antigo e o novo, a riqueza e a pobreza, o público e o privado, etc. Esses conflitos marcam a experiência com a cidade e dão sentido às histórias narradas pelos cidadãos. (MASSONI, 2017, p.135).

Assim como Massoni (2017) leva em consideração as vozes daqueles que fazem uso da cidade, Dias (2017) também procura dar voz a diferentes atores, em sua tese de doutorado intitulada: "Paisagens, ambiências e situações comunicativas na Praça da Savassi: fabulações e disputas na produção do espaço da cidade", explicitando como se dão as interações entre morfologia e uso do espaço urbano. A autora tem como

-

³ Foursquare é um aplicativo de geolocalização que indica lugares para se visitar, como bares e restaurantes, a partir de depoimentos dos frequentadores desses espaços.

propósito identificar se as configurações espaciais da Praça Savassi, em Belo Horizonte, inibem ou contribuem para a convivência e trocas pertinentes a um espaço público. Valendo-se de diversos métodos de análise, ressalta a importância de cada um dos atores que participa da construção dos espaços e tenta demonstrar como "a cidade só pode ser apreendida e significada a partir das interações que abriga" (DIAS, 2017, p. 20).

Toda a análise se baseia nas transformações, tanto de uso como da forma, da Praça Savassi e seu entorno, ao longo da sua história, pontuando criticamente a última intervenção que aconteceu em 2011. Segundo Dias (2017), a praça que já foi importante lugar de convivência, importante para a sociabilidade, nos dias atuais constitui-se como um espaço genérico, como qualquer centro de compras, com as marcas disputando a atenção de quem por ali passa. E se, de um lado, não impede a passagem, de outro, "constrange a permanência e o convício" (DIAS, 2017, p. 25). Dentre todos os métodos utilizados por Dias (2017), interessa-nos a ideia de vivenciar

o espaço de imersão nas situações cotidianas, como numa etnografia de rua, assim como fazem Rocha e Eckert (2015). Em artigo denominado: "Etnografia de rua: estudos de antropologia urbana", as autoras exploram possibilidades de estudo da dinâmica urbana pelo viés etnográfico. A etnografia "consiste em descrever práticas e saberes de sujeitos e grupos sociais a partir de técnicas como observação e conversação, desenvolvidas no contexto de uma pesquisa" (ROCHA; ECKERT, 2015, p. 3). Para alcançar o objetivo de explicitar relações entre o espaço físico e interações sociais no meio urbano de Porto Alegre (Brasil) e Paris (França), as autoras aplicaram a técnica de etnografia de rua, indo a campo e explorando o espaço por meio de caminhadas sem destinos pré-determinados ou rígidos demais. Há relação entre a etnografia de rua e o conceito de deriva, desenvolvido pela Internacional Situacionista⁴, visto como modo de investigação urbana, de experimentação da cidade pelo contato, pela vivência nos espaços cotidianos ou banais. Trata-se, portanto, de um método de

investigação que tem como campo de ação a vida, a cidade como local de vivência.

⁴ A Internacional Situacionista (IS), centrado na figura de Guy Debord, foi um grupo que criticava fortemente o modo de vida gerado pelo capital, iniciado em 1957, bastante atuante no processo que levou aos protestos de maio de 1968, em Paris. O grupo se desfez em 1972, mas seus integrantes continuaram com uma produção bastante voltada às questões da cidade e de transformação da vida cotidiana. Ver: JACQUES, Paola B. (org.) **Apologia da deriva:** escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

Uma etnografia de rua propõe ao antropólogo, portanto, o desafio de experenciar a ambiência das cidades como a de uma 'morada de ruas' cujos caminhos, ruídos, cheiros e cores a percorrer sugerem, sem cessar, direções e sentidos desenhados pelo próprio movimento dos pedestres e dos carros que nos conduzem a certos lugares, cenários, paisagens, em detrimento de outros. (ROCHA; ECKERT, 2015, p. 4)

A técnica é a mais importante ferramenta para a observação da cidade "como objeto temporal, lugar de trajetos e percursos sobrepostos, urdidos numa trama de ações cotidianas" (ROCHA; ECKERT, 2015, p. 5). Ela envolve registros desses percursos, que podem ser das mais diversas maneiras: caderno de notas, desenhos de observação, fotografias, vídeo. Parte importante deste método é a reflexão que se dá após a saída a campo, quando o pesquisador precisa, por meio de uma atenta avaliação, fazer a edição de todo material coletado. É um trabalho que leva tempo, uma vez que as caminhadas, a imersão no espaço urbano, não se dá em um único dia. É preciso tempo e olhar atento para descobrir as camadas que constroem a cidade.

Silva (2008), em sua dissertação: "Corpo e Cidade: as narrativas como produção do lugar", também tem como propósito, por meio da imersão dos habitantes em situações vivenciadas cotidianamente, contribuir para a compreensão da relação comunicativa que se estabelece no espaço urbano entre corpo e ambiente. Para tanto, a autora realizou análise comparativa de fotografias realizadas por oito moradores da cidade e pelo fotografo Cristiano Mascaro⁵.

Por se configurarem como narrativas urbanas, tais registros foram lidos e interpretados levando-se em consideração que são narrativas não verbais que permitem reconhecer de que maneira o corpo se apropria cognitivamente do espaço e em que medida chega a transformá-lo estabelecendo com ele vínculos comunicativos (SILVA, 2008, p. 6).

A autora esclarece que, enquanto narrativa, "diz respeito a um padrão de imagem estabelecido para a cidade (SILVA, 2008, p. 9), enquanto "fabulação, são formas inventadas de ver e viver a/na cidade" (SILVA, 2008, p. 9), sendo que o conceito de narração e fabulação foram utilizados na perspectiva de Walter Benjamin. Narrativa e fabulação são analisadas enquanto formas de representação da cidade, portanto.

⁵ Cristiano Mascaro é um fotografo paulista, formado em arquitetura pela FAU-USP na década de 1960, que tem a cidade como foco principal de sua obra. Outras informações em: www.cristianomascaro.com.br.

Milton Santos, Lucrécia Ferrara, Jane Jacobs e Kevin Lynch são outros autores que compõem a fundamentação teórica dessa dissertação. Com os dados, Silva (2008, p. 48) esclarece o que não pretende, mas o que intenciona:

Compor um grande painel que daria conta de uma suposta totalidade da imagem de São Paulo. A intenção é tecer uma espécie de colcha de retalhos que, na sua montagem, possa flagrar as possibilidades de fabulação que a cidade é capaz de suscitar, o que a partir dela se pode inferir (SILVA, 2008, p. 48).

Com este breve estado da arte é possível afirmar que há diversas metodologias que podem ser aplicadas para a compreensão de relações que se estabelecem entre os intérpretes e os elementos do contexto urbano, considerando-se que as interpretações implicam em determinados usos dos mesmos elementos. A partir da problemática anunciada e diante das pesquisas relatadas, tratamos, em seguida, da pergunta norteadora da nossa pesquisa e dos objetivos que esta implica.

Sobre a pergunta norteadora e os objetivos

A cidade de Sorocaba exibe vestígios fabris, fragmentos da cidade que foi, que participam da construção da paisagem da cidade que é. Vamos considerar na nossa pesquisa, cinco fábricas, todas ligadas ao passado têxtil de Sorocaba, cinco vestígios dessa história, todas partes desse cenário de transformação e sobreposição: Fábrica Nossa Senhora da Ponte (1882), Fábrica Santa Rosália (1890), Fábrica Santa Maria (1892), Fábrica São Paulo (1909) e Fábrica Santo Antônio (1913).

Cinco possibilidades de resgate da memória dessa cidade, atravessadas e conectadas pela linha férrea, orientarão o percurso e o exercício do nosso olhar. Afinal, como tais vestígios, ou cicatrizes fabris podem contribuir para a ressignificação da cidade de Sorocaba? Esta é a questão que norteará a nossa pesquisa. Ela requer um olhar por entre frestas, brechas, para buscar a teia de sentidos construída com o que foi, o que é e o que será, tal como anuncia Borges.

Assim, o objetivo geral da pesquisa é contribuir para a compreensão do processo de produção de significados da cidade, enquanto explicitar a cidade como uma mistura de sistemas concretos de signos; identificar fragmentos do patrimônio industrial da cidade de Sorocaba, ao longo da linha férrea, que corta a cidade, nomeados de

cicatrizes no âmbito dessa pesquisa; explicitar o potencial de significados latente nesses fragmentos e, por fim, explicar como fragmentos gerados pelas transformações ocorridas no contexto urbano contribuem para a ressignificação da imagem da cidade. Para tanto, a coleta de dados, a sistematização dos mesmos, bem como as análises requerem um olhar específico, que delineamos a seguir.

Aportes teóricos e metodológicos

A interpretação de espaços da cidade, vestígios fabris da cidade de Sorocaba, envolve a coleta, organização e interpretação de dados, valendo-se de um método que denominamos de Deriva Fenomenológica, uma vez que ele advém da junção da Deriva, conceito desenvolvido pelos Situacionistas, com a fenomenomelogia peirceana. A deriva exigia a participação ativa no espaço urbano como forma de ação contrária à passividade e à alienação. A transformação se daria pela experiência concreta do espaço. A partir desse entendimento, dessa leitura do espaço urbano como espaço de vivência, poderiam ser propostas as intervenções e apropriação do território pela criação de situações.

Em nossa pesquisa, vamos nos valer da Deriva para construir experiências junto aos vestígios fabris e realizar registros fotográficos que, no momento da interpretação, contribuirão para resgatar as sensações, as emoções, os sentimentos, as ações e os pensamentos então gerados quando da presença da pesquisadora no local. Guiam a Deriva, as categorias fenomenológicas propostas por Peirce. Daí a denomenominação de Deriva Fenomenológica. Os vestígios fabris, abarcados durante a Deriva, são os seguintes: Fábrica Santa Maria, Fábrica São Paulo, Fábrica Santa Rosália, Fábrica Santo Antônio e Fábrica Nossa Senhora da Ponte, apresentados no mapa (Figura 1).

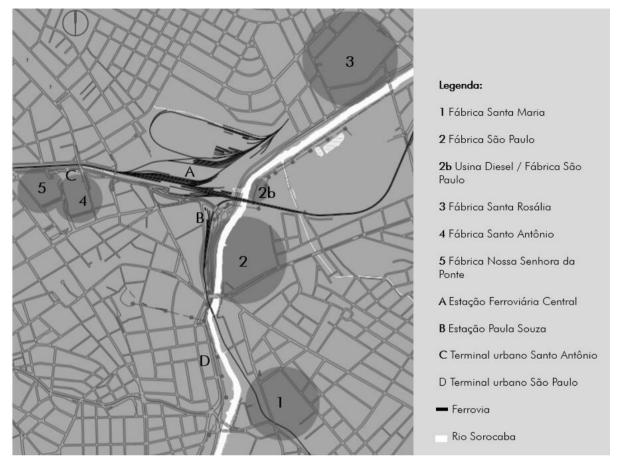


Figura 1 - Mapa de localização das fábricas Fonte: Intervenção da pesquisadora sobre base PMS⁶.

Os dados coletados com a Deriva, que envolve as caminhadas da pesquisadora pelos lugares e também os registros fotográficos então realizados, estão sistematizados em quadros, um para cada fábrica, o que será apresentado no capitulo um.

O método que vamos utilizar tenta resgatar os significados engendrados pelos vestígios fabris e vale-se de três modalidades de olhar, que permitem inventariar os possíveis efeitos dos mesmos, enquanto signos. Denominamos tal método de "Deriva Fenomenológica", como já mencionamos, pois os vestígios fabris serão vistos como signos e, para tanto, conforme Santaella (2005, p. 29), "o primeiro passo a ser dado é o fenomenológico: contemplar, então discriminar e, por fim, generalizar em correspondência com as categorias de primeiridade, secundidade e terceiridade".

⁶ A planta da cidade fornecida pela Prefeitura Municipal de Sorocaba. Será indicada como base PMS ao longo do trabalho.

O olhar contemplativo permite a apreensão das qualidades do signo. Formas, texturas, cores, sons, cheiros, brilho e combinações desses elemntos. Após análise das qualidades que impregnam os vestígios, com foco nas formas, cores, texturas, relações entre volumes, tensões, pontos de destaque, detemo-nos nos aspectos referenciais. Trata-se de exercitar o olhar observacional, que reporta o intérprete a existentes. Por fim, o olhar generalizante permite que as convenções, determinadas pelo uso e pelo hábito, venham à tona.

As análises serão permeadas por aspectos da história da cidade, bem como sobre conceitos de arquitetura. Isto porque os olhares construídos com as categorias permitem a construção de um modo geral de olhar, como uma estrutura, que para trazer à tona os significados, precisa, no caso, de aspectos teóricos vinculados aos signos arquitetônicos. Para tanto, vamos nos fundamentar em conceitos vinculados à arquitetura e ao contexto urbano enquanto linguagem e um sistema concreto de signos, na perspectiva da semiótica peirceana.

Dados os aspectos gerais da pesquisa, vejamos como os resultados serão apresentados em dois capítulos, como segue.

Sobre os capítulos

No capítulo um, denominado "Semiótica, Fenomenologia e Deriva Fenomenológica", apresenta-se conceitos da gramática especulativa, uma dentre as três divisões da semiótica ou lógica, que nos traz definições de signo e classificações; em seguida, tratamos da fenomenologia e, por fim, aspectos do método "Deriva Fenomenológica". No capítulo dois, "O potencial de significados dos vestígios fabris", apresentamos o contexto urbano no qual se desenvolveu esta investigação, a partir das cinco fábricas têxteis, patrimônio fabril da cidade de Sorocaba. Além de informações gerais sobre inauguração e término do funcionamento, aspectos arquitetônicos ou técnicas construtivas, explicitamos os percursos construídos e exibimos os registros realizados e, por fim, as análises.

Nas Considerações Finais, avaliamos nossa trajetória de pesquisa e os resultados obtidos, enfatizando aspectos do método utilizado, com seus alcances e limites.

1

Semiótica, Fenomenologia e Deriva Fenomenológica

Apresentam-se aqui os fundamentos teóricos que nos guiarão na construção e aplicação de uma metodologia para o desenvolvimento da presente pesquisa. Assim, o presente capítulo pretende discorrer em torno dos seguintes tópicos: definições e classificações de signo; reflexões sobre as categorias fenomenológicas; análise de locais da cidade de Sorocaba objetivando refletir sobre conceitos da semiótica peirceana na perspectiva da gramática especulativa; compreensão de uma das divisões da semiótica ou lógica e, por fim, trazer uma lupa para o método que denominamos Deriva Fenomenológica.

1.1 Sobre os signos em ação

Na semiose, ou ação do signo, ele - o signo - engendra, na perspectiva peirceana, uma relação triádica. Trata-se de uma relação que envolve o objeto, o signo e o interpretante. Segundo Santaella (2005, p.8):

[...] o signo é qualquer coisa de qualquer espécie (uma palavra, um livro, uma biblioteca, um grito, uma pintura, um museu, uma pessoa, uma mancha de tinta, um vídeo etc.) que representa uma outra coisa, chamada de objeto do signo, e que produz um efeito interpretativo em uma mente real ou potencial, efeito este que é chamado de interpretante do signo.

Para que se tenha mais subsídios na explicitação dos conceitos da semiótica peirceana aqui tratados, inventariamos possíveis significados da Estação Ferroviária de Sorocaba⁷. Santaella (1996) enfatiza que a análise do signo pode se dar pelos

⁷ A Estação Ferroviária de Sorocaba faz parte do Complexo Ferroviário de Sorocaba, que é um importante conjunto remanescente da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). O complexo, inaugurado em 1875, foi fundamental para o desenvolvimento da indústria têxtil da cidade – aqui vale lembrar que a primeira fábrica têxtil de Sorocaba, a Nossa Senhora da Ponte, foi inaugurada em 1882 -, determinando a implantação das fábricas e possibilitando o escoamento da produção. Se, por um lado, coincide com o desenvolvimento da industrialização paulista, por outro, marca o fim da feira de muares e declínio do ciclo tropeiro. Além da localização e caráter histórico, a importância do conjunto também se dá pela sua dimensão e diversidade de programa, que inclui, além da estação, oficinas, pátio de estacionamento e manobras, residências, armazéns, centro administrativo. (DIARIO OFICIAL. Poder Executivo – Seção I. Resolução IC-013, de 26-2-2018. Disponível em: http://www.ipatrimonio.org/wpcontent/uploads/2018/02/Resolu%C3%A7%C3%A3o-SC-013-de-26-2-2018.pdf>. Acesso em: 21 dez. 2019

aspectos qualitativos - formas, cores, texturas, cheiros, brilho etc.; pelos aspectos referenciais - a ação indicada pelo signo, aqui e agora; e por fim, o entendimento do signo através de suas funções e usos possíveis.

A Estação Ferroviária de Sorocaba (Figura 2) integra o Complexo Ferroviário desta cidade, que foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico, em 2018. Trata-se de um existente, um edifício que juntamente com seu entorno passou por inúmeras transformações incorporadas no contexto urbano da cidade. No entanto, a Estação Ferroviária, na perspectiva peirceana, também é signo, uma vez que pode provocar inúmeros efeitos, ou interpretações em seus intérpretes. Contribui para tanto, os aspectos qualitativos do edifício: a sua forma, cores, texturas e arranjos destes elementos combinados com a luz do sol, a iluminação que recebe durante a noite, entre outros aspectos qualitativos advindos do entorno; os referenciais, pois é algo concreto, que reporta o intérprete a outros existentes; ou ainda, engendra aspectos gerais do desenvolvimento da cidade. Isto posto, observa-se que a Estação Ferrovia de Sorocaba apresenta aspectos qualitativos, referenciais e outros compartilhados culturalmente – nela engendrados – capazes de ativar emoções, ações e pensamentos.



Figura 2 - Estação Ferroviária de Sorocaba Fonte: Reprodução de foto elaborada pela pesquisadora no local, em 2019.

O signo, quanto ao seu fundamento, ou o que o habilita a se fazer signo, envolve três aspectos: qualitativos, referenciais e os compartilhados culturalmente, o que faz dele,

respectivamente, qualissigno, sinsigno ou legissigno. O edifício – diante de um intérprete – pode prevalecer como sinsigno, o que não impede que os efeitos sejam diversos: os da seara da contemplação, da constatação, ou da reflexão, que desencadeia o pensamento. Para outro intérprete pode representar ou fazer vir à tona aspectos históricos da cidade ou mostrar-se como o representante de uma época do desenvolvimento da mesma, quando a experiência colateral envolve a materialização, a vivência da cidade neste período de intensa atividade da Estrada de Ferro Sorocabana. Nesse caso, a Estação Ferroviária se faz então um legissigno, o que não impede que diversos interpretantes venham à tona: os vinculados à emoção ou os reativos ou, ainda, os que contribuem para a compreensão desse espaço da cidade. Assim, qualissigno, sinsigno e legissigno – as três primeiras tricotomias postas por Peirce - são, respectivamente, correlatos das três categorias fenomenológicas: primeiridade, segundidade e terceiridade.

Sigamos com as três principais tricotomias para o signo. Conforme Santaella (2018, p. 5), o signo pode ser classificado pelas "suas propriedades internas, ou seja, no seu poder para significar; na sua referência àquilo que indica, se refere ou representa; e nos tipos de efeitos [...], nos tipos de interpretação que ele tem potencial de despertar nos seus usuários".

A relação do signo com seu objeto se dá também em três níveis. Conforme explica Santaella (2018), quando o signo apenas sugere o objeto a partir de se seus aspectos qualitativos, ele é denominado ícone. "Ícones são qualissignos que se reportam a seus objetos por similaridade" [...] e só pode sugerir ou evocar algo porque a qualidade que ele exibe é similar a uma outra qualidade" (SANTAELLA, 2018, p. 17). Quando o signo indica de forma direta um existente, ele é denominado índice. Para agir indicialmente, segundo Santaellla (2018, p. 20), "o signo deve ser considerado no seu aspecto existencial como parte de um outro existente para o qual o índíce aponta e de que o índice é uma parte", ou ainda, "os índices são existentes com os quais estamos continuamente nos confrontando na experiência vivida" (SANTAELLA, 2005, p.36). E por fim, quando o signo representa uma convenção ou uma ideia abstrata, temos o símbolo. O fundamento de um símbolo é um signo de lei.

A terceira tricotomia trata dos efeitos que os signos tem o potencial de gerar nos seus intérpretes. Quando os efeitos que prevalevem são os emocionais, o interpretante é

denominado remático; se o feito gera uma ação, se é reativo, o interpretante é dicente; e quando o efeito tem caráter interpretativo, gera um pensamento, o interpretante é argumentativo.

A Estação Ferroviária de Sorocaba (Figura 1), pode preponderar como qualissigno icônico se, mesmo que por uma fração mínima de tempo, a forma branca, volumosa, coberta de adornos⁸ gerarem o efeito. Num dia ensolarado, a intensidade do branco reverbera e o excesso de luminosidade pode gerar desconforto como um possível efeito. Num outro momento, quando o olhar observacional se faz presente, o intérprete pode se ater às características concretas do edificío, um existente, com tudo aquilo que tem de singular, de particular. O grande edifício simétrico e branco apresenta monumentalidade em relação aos prédios de formas simples do entorno. A porta de entrada se destaca por ser maior e com mais detalhes ornamentais que as demais aberturas, sinalizando o acesso à estação ou ao menos uma certa hierarquia. Como o edifício é conformado por mais cheios – paredes –, que vazios - portas e janelas, o volume se ancora no chão. Não é dificíl identificar, mesmo para alguém que não tenha familiaridade com aspectos históricos da cidade, mas que tenha experiência colateral com outras estações, que se trata de uma estação ferrroviária e que, devido à monumentalidade do edifício, ela está vinculada a momentos importantes da cidade. Funciona, portanto, como sinsigno indicial. Os efeitos podem ser emocionais – vinculados à beleza e a grandiosidade do edifício -, ou ainda, reativos – que pode incitar a curiosidade de quem por ali caminha à deriva a adentrar o local, apreciá-lo por mais tempo, ou buscar informações sobre o edifício e sobre a história da cidade. Ainda que a Estação Ferroviária não esteja em funcionamento desde 1999, ela tem um papel significativo no desenvolvimento da cidade e é representativa de determinado momento histórico, além de ser importante representante das estações da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Para um intérprete – com um repertório que envolva aspectos da história da cidade, ou que tenha ali vivido – em tempos passados – a referida estação – pode se fazer um legissigno simbólico, representativo da Estrada de Ferro Sorocabana e da importância da mesma para o desenvolvimento de Sorocaba.

⁸ Adorno, segundo definição do Dicionário da arquitetura brasileira, é "todo enfeite ou ornato usado para aformosear qualquer parte do edifício". (CORONA; LEMOS, 2017, p.19)

Mas, os significados embrenhados nas coisas – que se fazem signos – vêm de um primeiro envolvimento com os fenômenos, entendendo fenômeno como "tudo aquilo, qualquer coisa, que aparece à percepção e à mente" (SANTAELLA, 2018, p.7). Com a fenomenologia Peirce explica como isso ocorre. Para tanto, propõe categorias formais e universais, categorias essas que compõem a sua fenomenologia?:

[...] uma quase-ciência que investiga os modos como aprendemos qualquer coisa que aparece à nossa mente, qualquer coisa de qualquer tipo, algo simples como um cheiro, uma formação de nuvens no céu, o ruído da chuva uma imagem em uma revista, etc., ou algo mais complexo como um conceito abstrato, a lembrança de um tempo vivido, etc., enfim, tudo que se apresenta à mente (SANTAELLA, 2005, p.2).

Segundo Santaella (2005), o nosso envolvimento com os fenômenos se dá com a contemplação, a discriminação e a generalização, faculdades da mente vinculadas à primeiridade, à segundidade e à terceiridade, respectivamente.

A primeiridade é a categoria que diz respeito às possibilidades; aos fenômenos como eles são, sem relação com qualquer outro fenômeno; puro sentimento. "É a categoria do sentimento sem reflexão, da liberdade sem qualquer restrição. Do imediato, da qualidade ainda não distinguida, da independência, do frescor, da espontaneidade e originalidade" (NÖTH; SANTAELLA, 2017, p.37).

A segundidade diz respeito à relação; "começa quando um primeiro se relaciona a um segundo fenômeno" (NÖTH; SANTAELLA, 2017, p.38). A segundidade é a categoria da existência, do aqui e agora, do concreto, do conflito.

A terceiridade é a categoria da generalidade e da mediação entre um primeiro e um segundo. "A forma mais simples da terceiridade, segundo Peirce, manifesta-se no signo, visto que o signo é um primeiro (algo que se apresenta à mente), ligando um

_

que apresenta definições e classificações de signo.

⁹ A arquitetura filosófica de Charles Sanders Peirce está alicerçada na fenomenologia. Conforme Drigo e Souza (2013), a fenomenologia é uma entre as três divisões da Filosofia, na classificação das ciências elaborada por Peirce. Assim, a Filosofia divide-se em: Fenomenologia, Ciências Normativas e Metafísica. "A Fenomenologia apura e estuda os tipos de elementos presentes no fenômeno (...). As Ciências Normativas distinguem o que deveria ser daquilo que deveria não ser, e faz outras divisões e arranjos subservientes para sua distinção dualista original. A metafísica parece dar conta do universo da mente e matéria (CP 1.186), e consiste nos resultados da aceitação absoluta dos princípios lógicos não meramente como regularidades válidas, mas como verdades de ser (CP 1.487). São três os ramos das Ciências Normativas: Estética, Ética e Semiótica ou Lógica que, por sua vez, divide-se em Gramática Especulativa, Lógica Crítica e Metodêutica. Tratamos aqui de alguns aspectos da Gramática Especulativa

segundo (aquilo que o signo indica, se refere ou representa) a um terceiro (o efeito que o signo irá provocar em um possível intérprete)" (SANTAELLA, 2018, p. 7).

De um lado, é necessário um embasamento teórico que permita a compreensão da cidade como uma rede de relações que com os elementos que a compõem e com o intérprete constroem o espaço. De outro, é necessário especificar como analisar tais espaços quando da coleta de dados, bem como também coletar os dados. Vamos olhar para a cidade, para os signos arquitetônicos, portanto, buscando os aspectos qualitativos, referenciais e simbólicos que desenham tais relações, olhar este que põem em atividade o olhar contemplativo, o observacional e o generalizante, tal como requer a fenomenologia peirceana. Tais modalidades de olhar serão retomados quando da interpretação dos dados coletados, o que contribuirá para resgatar a experiência nos locais mencionados.

A experiência direta com o objeto se dará na confluência com a ideia da deriva, conceito desenvolvido pelos Situacionistas, e as categorias fenomenológicas. Tais ideias podem ser aproximadas, uma vez que para Peirce, a experiência é o pivô do pensamento, que leva ao desenvolvimento e transformações de hábitos.

Uma série de críticas ao modo de vida e aos ideais modernos passa a ganhar corpo após a Segunda Guerra Mundial e a Internacional Situacionista (IS), centrado na figura de Guy Debord. O grupo IS criticava a cidade transformada em espetáculo e o modo de vida gerado pelo capital. Atuante desde 1957, tal grupo acentuou sua atuação no processo que levou aos protestos de maio de 1968, em Paris; desfez-se em 1972, mas seus integrantes continuaram com uma produção bastante voltada às questões da cidade e de transformações da vida cotidiana.

O esclarecimento de algumas definições é necessário para o entendimento do pensamento e ação situacionistas. Em texto apresentado na conferência de fundação da Internacional Situacionista, em julho de 1957, Debord (2003, p. 54) define a criação de situações:

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.

Vemos aí dois conceitos importantes para entendimento do pensamento situacionista. Primeiramente, o conhecimento do "cenário material da vida", ou seja, o espaço onde a experiência cotidiana acontece. Para tanto, o grupo vai elaborar outras duas definições que são a chave para se chegar à criação de uma situação: a psicogeografia e a deriva. Voltando ao texto publicado pela Internacional Situacionista, na IS n.1 em junho 1958, a psicogeografia é o "estudo dos efeitos exatos do meio geográfico, conscientemente planejado ou não, que agem diretamente sobre o comportamento afetivo dos indivíduos" (JACQUES, 2003, p. 65) e a deriva é o "modo de comportamento experimental ligado às condições da sociedade urbana: técnica de passagem rápida por ambiências variadas. Diz-se também, mais particularmente, para designar a duração de um exercício dessa experiência" (JACQUES, 2003, p. 65).

Dessa forma, psicogeografia e deriva podem ser entendidos como modos de investigação urbana, de experimentação da cidade pelo contato, da vivência nos espaços cotidianos ou banais, "dentro de um método de averiguação construído e que deve ter como campo de ação a vida e, por isso, a cidade real" (CARERI, 2013, p. 85). Nota-se, nesse ponto, já importante crítica à espetacularização da arquitetura. O que interessa são os espaços comuns, onde se trava a experiência cotidiana e importa o sujeito que atua concretamente na transformação desses espaços.

Assim, se na cidade moderna, ou na cidade planejada, a imagem urbana se pretendia clara e objetiva, pelo número de elementos que compunham tal ambiente e como estavam organizados a partir de um plano, agora, na cidade contemporânea, tal imagem se mostra difícil e confusa. Requer o olhar atento do observador, que busca descobrir por entre o excesso de informação, as marcas e camadas que contam a história da cidade. Buscamos entre placas, carros, postes e fios, linhas e ruas, elementos tão típicos dos centros urbanos contemporâneos, algo daquilo que a cidade já foi, algo que conta sua história e há faz única: o espaço construído como palco onde a vida acontece.

A arquitetura marca a ação do homem e, consequentemente, indica em que tempo foi construída, em que condições, quais necessidades e cultura daquela sociedade. Mas a história contada agora é outra. Muitos dos elementos que contam essa história já fazem parte desse cenário há muito tempo, no entanto, novos elementos foram acrescidos, transformando a relação e invertendo, muitas vezes, os papéis. Interpretar o

espaço urbano é, além do entendimento de como essas partes se relacionam, compreender como o uso desse espaço se dá.

Em nossa pesquisa, via Deriva, pretende-se entender as relações entre o espaço físico e interações sociais a partir da vivência do espaço, com auxílio da documentação dessa experiência em fotografias, anotações e desenhos.

Os dados coletados nas primeiras etapas da Deriva, que envolve as caminhadas da pesquisadora pelos lugares e também os registros fotográficos então realizados, estão sistematizados em quadros, numerados de 1 a 5, um para cada fábrica, apresentados a seguir, que contempla a descrição do corpus da pesquisa.

Nos quadros inserimos também fotografias dos locais, de outros períodos, que fazem parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano¹⁰. As fotografias são, portanto, parte dos registros dos percursos que envolvem os fragmentos fabris e a ferrovia.

A conjunção da Deriva e das categorias fenomenológicas permitiram a experiência com o objeto empírico da pesquisa. A análise que será apresentada no capítulo dois, valendo-se das fotografia como registros, permitem reavivar a experiência com os vestígios fabris e contribuem para a descrição dos resultados da Deriva Fenomenológica.

¹⁰ O Museu Histórico Sorocabano – MHS - foi fundando em 1954 com o intuito de "colecionar, conservar e apresentar em exposições para fins de estudo, educação, contemplação e recreação, objetos, pinturas, esculturas e documentos de significação histórica para a cidade de Sorocaba e sua região", como consta no site. Disponível em: http://cultura.sorocaba.sp.gov.br/mhs/ Acesso em: 24 julho de 2019. As imagens usadas nesta pesquisa fazem parte do acervo do MHS.

Quadro 1 - Fábrica Santa Maria

Descrição de percursos/desvios	Registros fotográficos
Percurso 1 – linha férrea / Fábrica Santa Maria Trecho 1 - Antiga linha férrea incrustrada no asfalto, cruzando a rua e seguindo seu caminho por entre as casas. Contraste de materiais entre o ferro da linha, o asfalto e o paralelepípedo. Trecho 2 - Fechamento fixo em madeira separando rua e linha férrea nos cruzamentos, indicando a não passagem de trens por esse caminho. A linha segue entre fundos das construções de um lado e rua do outro. Do lado da rua observa-se um alambrado. Trecho 3 - Cruzamento de pedestres pela linha férrea. Trecho 4 - A linha férrea como caminho, com conjunto habitacional (onde era a Fábrica Santa Maria) ao fundo, separada do sistema viário num primeiro momento e na última foto já se propondo ao asfalto da rua.	- 3 fotos de 2017 para cada um dos trechos numerados de 1 a 4.
Percurso 1 - Desvio 1 - Fábrica Santa Maria Imagem antiga, sem data especificada, antes da demolição, da Fábrica Santa Maria mostrando uma das fachadas do conjunto edificado. Imagem atual mostrando relação do novo edifício construído no terreno com fragmentos (chaminé) da antiga fábrica.	- 1 foto antiga, de 1923, de Pedro Neves dos Santos - 1 foto de 2019
Percurso 1 - Desvio 2 - Fábrica Santa Maria Imagem da rua, vista a partir da linha férrea. Do lado direito a torre da antiga fábrica e um dos blocos do novo edifício, mais o fechamento do local. Do lado esquerdo casario térreo, sem recuo. A aproximação do terreno da fábrica mostra o fechamento e a torre isolada.	- 6 fotos de 2018
Percurso 1 - Desvio 3 - Fábrica Santa Maria Edifício habitacional construído no terreno da fábrica e a torre (fragmento da fábrica) e relação do conjunto com a rua, numa escala próxima, e cidade, numa escala maior.	- 6 fotos de 2018
Percurso 2- Fábrica Santa Maria / Ponte sobre rio Sorocaba Trecho 1 - Linha incrustrada no asfalto, passando sobre a calçada (mesma calçada da fábrica Santa Maria) e cruzando a rua até sumir no miolo da quadra, entre edificações. Trecho 2 - Linha férrea passando entre muro e mato Homem e criança usando a linha como caminho. Depois linha entre edificações e, por fim, homem parado no intervalo entre edificações que possibilita outros acessos para esse caminho. Trecho 3 - abertura entre edificações, na ligação com a rua, que possibilita acesso e enquadra a cidade ao fundo e volta ao caminho pela linha férrea entre muros. Trecho 4 - Linha cada vez mais próxima do Rio Sorocaba, casas mais baixas, no nível do rio e abertura pelo alambrado que possibilitam ver edifícios altos no centro da cidade, torres de transmissão elétrica e a avenida Dom Aguirre na margem do rio. Trecho 5 - Linha marcando o caminho, já não mais confinada entre construções, seguindo em direção à ponte que cruza o rio. Pórtico de passagem do trem marcando fim do percurso confinado. Trecho 6 - Ponte cruzando o rio com edifícios ao fundo, linha férrea seguindo pelo asfalto em direção aos edifícios.	- 3 fotos de 2018 para cada um dos trechos, numerados de 1 a 6.
Percurso 2 - Desvio 4 Imagem da ponte que cruza o Rio Sorocaba em 1929, mostrando estrutura da ponte, a margem do rio, barco e casas baixas e imagem atual mostrando a avenida na margem do rio, o centro verticalizado e distanciamento da relação com a água.	- 1 foto de 1929 - 1 foto de 2019
Percurso 2 - Desvio 5 Imagem da ponte que cruza o Rio Sorocaba, casa com mirante na esquina, rio com uma série de pequenos barcos e imagem atual mostrando a ponte, a avenida da margem do rio, o mesmo sobrado da esquina e centro verticalizado	- 1 foto antiga (sem data determinada) - 1 foto de 2019

Quadro 2 - Fábrica São Paulo

Descrição de percursos/desvios	Registros fotográficos
Percurso 3 - Ponte sobre rio Sorocaba / Estação Paula Souza Trecho 1 - Pórtico de passagem do trem antes da ponte sobre o rio. Linha férrea cruzando a rua, incrustrada no asfalto e seguindo até um portão.	- 6 fotos de 2019
Percurso 3 – Desvio 6 Imagem de 1923 de homem correndo sobre a linha férrea na margem do Rio Sorocaba, com ponte cruzando o rio e casas baixas ao fundo e imagem atual mostrando avenida na margem do rio, centro verticalizado, grande quantidade de carros.	- 1 foto de 1923 - 1 foto de 2019
Percurso 4 – Ponte sobre rio Sorocaba / Fábrica São Paulo Trecho 1 – linha férrea no nível (e ao lado) da calçada após cruzar o rio até que o trajeto é interrompido por um portão. A partir daí o espaço é fechado de um lado por muro e do outro, o lado da avenida que margeia o rio, por um alambrado. Trecho 2 – Linha férrea seguindo em direção à pequena estação, vagões sob a plataforma de embarque e vagões parados, com pichações na área livre. Na última imagem da série, além do vagão em primeiro plano, uma avenida e maciço arbóreo no fundo.	- 3 fotos de 2019 - 6 fotos de 2019
Percurso 4 – Desvio 7 – Fábrica São Paulo Registro passado mostrando vista da fábrica a partir da margem do rio Sorocaba. Entorno quase sem construções. A chaminé se destaca no volume horizontal da fábrica. Fotos atual da fábrica vista da marginal Dom Aguirre, atrás de maciço arbóreo.	- 1 foto de 1923. - 1 foto de 2019
Percurso 4 – Desvio 8 – Fábrica São Paulo Uma imagem da avenida São Paulo, na primeira metade do século passado, sem data determinada, poucos carros, construções baixas, rua em paralelepípedo, chaminé da fábrica e canteiro central da avenida. Uma imagem de 2019 do começo da avenida São Paulo, grande fluxo de carros, asfalto, muros da fábrica. Série de 6 fotos dos muros na Avenida São Paulo e casas e ruína do entorno. Série de 3 fotos que mostram perfil da fábrica e elementos de iluminação zenital.	- 1 foto antiga (sem data determinada) - 1 foto de 2019 - 6 fotos de 2019 - 3 fotos 2019
Percurso 4 – Desvio 9 – Fábrica São Paulo Imagens da Fábrica São Paulo vista da cidade alta, do lado do centro. Carros num estacionamento no primeiro plano, a torre da linha de alta tensão, maciço arbóreo da avenida Dom Aguirre, o grande volume da fábrica com seus sheds construindo a paisagem e por fim as construções que vão acompanhando a subida do morro do outro lado do rio.	- 3 fotos de 2018
Percurso 4 – Desvio 10 – Usina (Fábrica São Paulo) Usina de força que gerava energia para a Fábrica São Paulo, na margem do Rio Sorocaba e ao lado da linha de trem.	- 3 fotos de 2019
Percurso 5– Fábrica São Paulo (Usina) / Estação Trecho 1 – Partindo da Usina de energia da Fábrica São Paulo, indo em direção à Estação de trens central. O percurso se faz sobre a linha férrea, cruzando o rio Sorocaba e a avenida Dom Aguirre. Trecho 2 – Sobre o cruzamento do rio e avenida, mostrando as diferentes texturas e desenhos da estrutura da ponte e da linha quando toca o solo novamente. Trecho 3 – Linha férrea sobre grande descampado, estação e cidade ao fundo.	- 3 fotos de 2019 para trecho 1 - 3 fotos de 2019 para trecho 2 - 3 fotos de 2019 para trecho 3
Percurso 5 / Desvio 11 – Estação Três fotos mostrando relação do edifício da estação e edifício anexo, sede do MACS.	- 3 fotos de 2019

Fonte: Elaborado pela pesquisadora a partir dos dados coletados e acervo Museu Histórico Sorocabano.

Quadro 3 - Fábrica Santa Rosália

Descrição de percursos/desvios	Registros fotográficos
Percurso 6 - Estação / Fábrica Santa Rosália Trecho 1 — Espaço livre, sem construções, no primeiro plano, marcado apenas pelo desenho da linha férrea. Placa sinalizando a ponte que atravessa o rio Sorocaba, com o edifício da antiga Usina de Força da Fábrica São Paulo ao fundo. Seguindo a linha pelo lado esquerdo, ao invés de passar sobre a ponte, observa-se o conjunto de galpões da ferrovia e a linha que segue nessa direção. Trecho 2 — Interior de um dos galpões. Espaço bastante deteriorado, com muito lixo e entulho espalhado. Luz filtrada pela geometria das estruturas do galpão. Trecho 3 — Interior de um galpão. Imagem vai se aproximando de uma porta, com vidros quebrados, até passar para o interior da sala. Espaço deteriorado, com lixo e entulho espalhado no chão.	- 3 fotos de 2019 para Trecho 1 - 2 fotos de 2019 para Trecho 2 - 3 fotos de 2019 para Trecho 3
Percurso 6 – Desvio 12 / Fábrica Santa Rosália Uma imagem antiga, de 1923, mostrando caminho de acesso e grande vazio em frente ao edifício da fábrica. Edifício em tijolos, com um volume mais alto marcando a entrada e a chaminé muito alta em contraste com o volume horizontal do edifício. Uma imagem atual, no ponto de vista próximo ao da foto de 1923, mostrando intervenção no edifício (caixa branca na cobertura) e estacionamento na antiga área vazia.	- 1 foto de 1923 - 1 foto 2019
Percurso 6 – Desvio 13 / Fábrica Santa Rosália Acesso ao supermercado, novo uso do edifício. Calçada de Acesso ao lado de alambrado de fechamento do terreno. A chaminé se destaca pela altura. No primeiro plano observam-se os carros e coberturas para proteção dos automóveis. O edifício da fábrica ao fundo.	- 3 fotos de 2019
Percurso 6 – Desvio 14 / Fábrica Santa Rosália Paredes de tijolos, volumes geométricos e porta de entrada do supermercado.	- 4 fotos de 2019
Percurso 6 – Desvio 15 / Fábrica Santa Rosália Interior do supermercado, com produtos expostos, sinalização e janelas originais do prédio.	- 3 fotos de 2019
Percurso 6 – Desvio 16 / Fábrica Santa Rosália Imagens mostrando lateral do edifício, estacionamento, relação com a rua e alambrado.	- 3 fotos de 2019
Percurso 6 – Desvio 17 / Fábrica Santa Rosália Imagem mostrando estacionamento do supermercado, volume branco inserido no edifício e relação com a cidade.	- 6 fotos de 2019

Quadro 4 - Fábrica Santo Antônio

Descrição de percursos/desvios	Registros fotográficos
Percurso 7 – Desvio 18 / Estação	-1 foto antida (sem
Registro passado, sem data determinada, mostrando fachada do edifício da Estação a	data determinada) `
partir da praça. Duas pessoas caminham em direção à estação. O caminho é reforçado	-1 foto de 2019
pelos canteiros. O edifício, com dois pavimentos, se destaca no entorno. No fundo da	
imagem, pode-se observar o terreno que sobe.	
lmagem atual, de 2019, feita no mesmo ângulo	
Percurso 7 – Desvio 19 / Estação	- 3 fotos de 2019
Imagem do anexo da estação, com portão vermelho, a estação vista do anexo e muro ao	
longo da linha férrea.	
Percurso 7 – Estação / Fábrica Santo Antônio	- 3 fotos de 2019 para
Trecho 1 – primeiro trecho da linha após estação. Abertura no muro para entrada na área	o trecho 1
da ferrovia e grande vazio por onde a linha segue.	- 3 fotos de 2019 para
Trecho 2 — Linha férrea em área ampla. Construção pequena e viaduto.	o trecho 2
Trecho 3 – Após passar sob	- 1 foto de 2019 para
viaduto, vista dos edifícios do centro da cidade ao fundo e linha férrea no primeiro plano.	o trecho 3
Trecho 4 – Vista da linha férrea, fábrica (shopping) ao fundo, como parte do volume mais	- 1 foto de 2019 para
construído da cidade e viaduto ao fundo.	o trecho 4
Trecho 5 – Alambrado de fechamento da via férrea no primeiro plano, grande volume	- 1 foto de 2019 para
horizontal da fábrica (shopping) e cidade verticalizada ao fundo.	o trecho 5
Trecho 6 – Aberturas nos alambrados que fazem fechamento da via férrea, sob pontilhão,	- 3 fotos de 2019 para
próximas ao acesso para terminar de ônibus.	o trecho 6
Trecho 7 – A escala e materiais das fabricas se destacam na paisagem da cidade. No	- 3 fotos de 2019 para
acesso ao terminal de ônibus, a parede de tijolos cria textura e contraste com a cidade,	o trecho 7
tanto pelo material, como pela escala.	1 () ' /
Percurso 7 – Desvio 20 / Fábrica Santo Antônio	- 1 foto antiga (sem
Registro passado mostra lateral da fábrica, vista da Rua Comendador Oeterer. Rua livre, apenas uma pessoa andando no meio da via. Do lado direito a fábrica, em 3 blocos,	data determinada) - 1 foto 2019.
sendo o primeiro todo murado. Do lado esquerdo conjunto de casas térreas, sem recuo,	- 1 1010 2017.
alinhadas no limite do terreno.	
Imagem atual, mesmo ponto de vista, na qual pode-se observar o bloco mais acima no	
terreno. Na paisagem agora se observam alguns edifícios mais altos. Carros, postes,	
linhas, placas de sinalização.	
Percurso 8 — Linha férrea / Fábrica Santo Antônio	- 3 fotos de 2019 para
Trecho 1 — Saída da ferrovia sob viaduto, estrutura da cobertura do Terminal no primeiro	trecho 1
plano e fábrica ao fundo.	- 3 fotos de 2019 para
Trecho 2 - Acesso à calçada que leva até entrada do terminal e entrada do shopping	trecho 2
(Fábrica Santo Antônio). Lateral da fábrica de um lado e cobertura do terminal de outro.	- 6 fotos de 2019 para
Trecho 3 – Imagens mostrando acessos ao terminal e ao shopping, chaminé passando	trecho 2
pelo recorte da cobertura e texturas da fábrica (tijolo, pedra, metal).	
Percurso 8 – Desvio 21 – Fábrica Santo Antônio	- 1 foto de 1999
Registro que mostra lateral da Fábrica Santo Antônio antes da implantação do shopping.	- 1 foto de 2019
Muitas pessoas circulando, para acesso ao terminal de ônibus e presença de vendedores	
nas calçadas.	
Registro atual tentando o mesmo ponto de vista, a lateral da fábrica já transformada pela	
instalação do shopping. Uma escada e uma passarela se sobrepõem ao edifício.	
Percurso 8 – Desvio 22 – Fábrica Santo Antônio	- 3 fotos de 2019
Escada metálica na lateral do edifício, janela com fechamento interno e lateral da fábrica	
vista do alto da escada, com grande volume branco na cobertura.	
Percurso 8 – Desvio 23 – Fábrica Santo Antônio	- 3 fotos de 2019
Serie de imagens mostrando a lateral da Fábrica São Paulo, desde o acesso do terminal	
de ônibus, passando por uma das entradas do shopping. Forte contraste entre tijolo do	
edifício original e banco da intervenção.	
Percurso 9 – Fábrica Santo Antônio / Fábrica Nossa Senhora da Ponte	- 2 fotos de 2019 para
Trecho 1 - Imagens da passarela de ligação entre as fábricas e volume branco sobre	Trecho 1
volume original do edifício	

Quadro 5 - Fábrica Nossa Senhora da Ponte

Descrição de percursos/desvios	Registros fotográficos
Percurso 9 — Desvio 24 — Fábrica Nossa Senhora da Ponte No registro de 1923 observa-se no primeiro plano a linha férrea, seguido de amplo espaço livre e ao fundo o edifício da fábrica com a chaminé em destaque pela verticalidade. Na lateral direita da imagem, a rua que sobe em direção ao centro da cidade e no topo da rua, a torre da igreja. Uma imagem atual do mesmo local, com carros, postes, placas, fios se sobrepondo ao edifício da fábrica.	- 1 foto de 1923 - 1 foto de 2018
Percurso 9 – Desvio 25 – Fábrica Nossa Senhora da Ponte Registro de 1940, onde no primeiro plano está a linha férrea, seguido de amplo espaço livre e ao fundo o edifício da fábrica. Uma imagem atual do mesmo local descrito acima, onde observa-se a linha férrea ainda em primeiro plano, seguida de avenida com grande circulação de carros, postes, letreiros e placas. Ao fundo a horizontalidade da fábrica e a verticalidade dos edifícios do centro da cidade.	- 1 foto de 1940 - 1 foto de 2018
Percurso 9 — Desvio 26 — Fábrica Nossa Senhora da Ponte Registro passado mostra uma grande área vazia, onde há um campo de futebol, na frente da fábrica. A fábrica é uma grande construção horizontal e pode-se observar também algumas casas no canto direito da foto. A foto atual, onde o campo dá lugar a um estacionamento. Entre a linha férrea e a fábrica, observa-se a avenida, assim como o estacionamento, repleto de carros.	- 1 foto (sem data determinada) - 1 foto 2018
Percurso 9 - Desvio 27 — Fábrica Nossa Senhora da Ponte Vista da fábrica a partir da Rua Mascarenhas Camelo. O edifício se destaca pelo tamanho e pode ser observado à distância.	- 3 fotos de 2017
Percurso 9 - Desvio 28- Fábrica Nossa Senhora da Ponte Vista da fábrica a partir da rua. O que se observa é o gradil de fechamento, que depois de vencido dá acesso ao estacionamento, seguido de um elemento branco e azul que marca a entrada ao shopping.	- 6 fotos de 2017
Percurso 9 - Desvio 29 - Fábrica Nossa Senhora da Ponte Espaços internos do shopping. A chaminé dentro de uma caixa de vidro. Espaços fragmentados e com placas, letreiros produtos expostos.	- 3 fotos de 2017
Percurso 9- Desvio 30 – Fábrica Nossa Senhora da Ponte Os sheds, para iluminação zenital e estrutura metálica originais da fábrica.	- 3 fotos de 2019
Percurso 9 - Desvio 31 — Fábrica Nossa Senhora da Ponte Paredes de tijolos, concreto e malha metálica e cotas de nível marcadas na parede.	- 3 fotos de 2019
Percurso 10 - Fábrica Nossa Senhora da Ponte / Rua Trecho 1 — Portão de acesso ao shopping, volumes da fábrica, rua lateral que sobe em direção ao centro e lateral da fábrica em tijolos e série de janelas. Trecho 2 — shopping visto pela rua mais alta e próxima ao centro, volume branco sobre construção original, acesso à Fábrica Nossa Senhora da Ponte, passarela de ligação entre prédios e acesso pela Fábrica Santo Antônio, próxima à escada de incêndio externa.	- 3 fotos de 2019 para trecho 1 - 3 fotos de 2019 para trecho 2

1.2 A estação ferroviária e o seu entorno

O olhar contemplativo permite a apreensão das qualidades do signo, as formas, texturas, cores, sons, cheiros, brilho e arranjos desses elementos. "Contemplar significa tornar-se disponível para o que está diante dos nossos sentidos" (SANTAELLA, 2005, p.29).

O primeiro ponto de vista é o de quem chega à estação pela linha férrea (Figura 3). São seis fotos, que compõem uma visão seriada, no intuíto de tentar registar a dinâmica do lugar. Observamos o edifício anexo à estação, que abriga o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba¹¹, a plataforma de embarque coberta e a área livre por onde corre a linha.

O signo arquitetônico se traduz em interpretantes convencionais, codificados pelo uso e hábito, ou seja, o signo é decodificado pelas funções que ele possibilita. Isto se liga à origem utilitária da construção arquitetônica. (SANTAELLA, 1996, p. 170).

42

¹¹ O Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba – MACS - é um museu privado, gerido por um grupo de pessoas da sociedade civil, que ocupa o edifício anexo à Estação Ferroviária. Ver: www.macs.org.br



Figura 3 - Plataforma de embarque da estação Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Vejamos os possíveis usos desse lugar. O contraste entre as dimensões do espaço vazio e da área coberta é reforçado por jogos de luz e sombra. Ficam então mais evidentes as formas simples, com predominância de linhas retas. Contudo, enquanto o edifício amarelo é sólido, maciço, pesado, a cobertura da plataforma de embarque é leve e sustentada por delgados pilares metálicos. No edifício amarelo predomina o cheio, na estrutura metálica da cobertura predomina o vazio. Em meio ao grande vazio, o descampado por onde se distribuem os equipamentos ligados ao funcionamento da ferrovia, há a sombra projetada por essa cobertura. De um lado, o local pode propiciar sensações de proteção, aconchego; de outro, considerando-se a vegetação que desdenha da terra – nasce parcamente aqui e ali – e a ausência de pessoas, o local pode propiciar sensações vinculadas ao abandono, à ausência de calor, de vida em movimento. Triste lugar, portanto.

Após análise dos aspectos qualitativos, com foco nas formas, cores, texturas, ralações entre volumes, tensões, pontos de destaque, detemo-nos nos aspectos referenciais, que demandam a qualidade de perceber, diferenciar os elementos que compõem a paisagem construída. Se num primeiro momento, nos concentramos nas características qualitativas desse espaço, agora é o momento da identificação, que está relacionada ao uso do espaço urbano. O olhar observacional exige estar atento à singularidade do signo, para sua existência concreta. O aqui e agora.

Os trens quase já não passam mais pelos trilhos e a Estrada de Ferro Sorocabana tem a possibilidade de ser resgatada sob alguns aspectos, ainda que restritos, pois se trata de uma intervenção pontual realizada pelo MACS (Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba). Assim, o local pode prevalecer, para os intérpretes, como índice da cidade que foi, da cidade em que a estrada de ferro era sinônimo de movimento, de vida urbana, portanto. Mas, outros intérpretes podem valer-se do lugar para caminhar, para esconder-se da agitação das ruas; ou podem evitar passar por ele, pois espaços vazios, longe dos olhos da cidade, dos olhos da rua, longe da proteção do espaço de uso coletivo, conforme Jacobs (2000), são passíveis de certa degradação e usos escusos. Isto porque, como esclarece Santaella (1996, p. 170), o efeito ou interpretante de um signo "pode ser também uma ação aqui e agora incitada, estimulada pelo signo: abrigar-se, quando venta ou chove; levantar uma perna para subir um degrau, quando nele se tropeça no escuro".

Mas, para outros significados latentes no entorno da estrada de ferro, vejamos o que um olhar generalizante pode abarcar, ao resgatar aspectos da experiência colateral de algum intérprete. O conjunto da estação passou por transformações ao longo do tempo (Figura 4). Os galpões anexos à Estação Ferroviária, volumes amarelos com pintura recente, foram construídos posteriormente à estação e hoje abrigam a sede do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba – MACS. Se antes o prédio da estação se destacava como único volume com dois pavimentos no entorno imediato, com a construção dos anexos e da grande cobertura metálica da plataforma, o edifico perdeu destaque, ao menos pelo lado interno da estação, e passou a fazer parte de um conjunto horizontalizado.

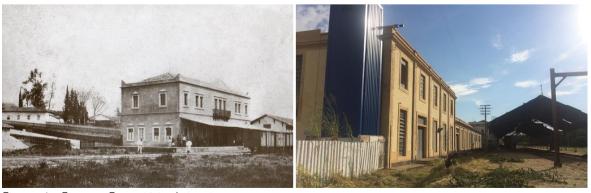


Figura 4 - Estação Ferroviária / vista interna Fonte: Foto de 1886, autor Julio W. Durski, acervo do MHS e foto realizada pela pesquisadora em 2019.



Figura 5 — Estação Ferroviária Fonte: Croquis realizados pela pesquisadora em 2019.

Do lado de fora da estação, chegando pela rua e não pela linha, o volume principal ainda se destaca (Figura 5 e 6), apesar de todas as transformações que podem ser observados no conjunto. Desde 1999, o edifício está fechado e em processo de deterioração, com exceção do anexo que está sendo recuperado para sediar o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (MACS).





Figura 6 - Estação Ferroviária / vista externa

Fonte: Foto de Pedro Neves dos Santos, 1924, Coleção Adolfo Frioli, e foto realizada pela pesquisadora em 2019.

Em linhas gerais, os volumes mantêm certa independência e formas geométricas que já apresentavam na imagem de 1924. O que muda, principalmente, são os ornamentos, acabamentos, texturas e aberturas, assim como a cobertura do acesso principal, como pode ser observado na Figura 5. No primeiro edifício, de 1875, construído conjuntamente com a ferrovia, segundo Souza (2015), observa-se uma certa economia no uso de ornamentos, formas simples e austeras, enquanto na imagem atual, que corresponde à reforma realizada em 1927, uma série de elementos de caráter decorativo foram acrescentados.

O edifício na reprodução fotográfica da esquerda, da Figura 6 e 7, anterior à reforma de 1927, e o da direita, em foto realizada em 2019, exibem as transformações de um edifício simples, que seguia um padrão funcional para a estação, segundo Souza (2015), para um prédio que pretende certa pompa, certa monumentalidade.





Figura 7 - Estação Ferroviária

Fonte: Foto antiga, sem data especificada, acervo MHS e foto realizada pela pesquisadora em 2019.

Passa-se de uma arquitetura despida de ornamentos, mas em sintonia com parâmetros da arquitetura moderna, industrial – ainda que não tenham sido esses os parâmetros a nortear o projeto original do edifício -, para uma arquitetura com elementos ecléticos, típicos da produção arquitetônica brasileira da segunda metade do século XIX. Ou seja, moderniza-se para retroceder, ao menos no estilo arquitetônico. Ou, como escreveu Lévi-Strauss (1996, p. 102), nossas cidades "vão do viço à decrepitude sem parar na idade avançada".

Se o intérprete pode resgatar da sua memória todos os aspectos agora mencionados, quer seja pela vivência nestes lugares, em tempos distintos; quer seja por envolvimento com registros dos mesmos, em situações diferentes – reportagens nas mídias, revistas, visitas a museus, na escola – o lugar pode prevalecer como um legissigno e os efeitos – que dependem da presença do sinsigno – a estação e seu entorno como atualização de parte da história da cidade - podem ir desde sensações de contentamento ou desolação, por envolver-se com o passado, passando pela identificação e indo para efeitos abstratos, com ideias gerais sobre o desenvolvimento da cidade e também sobre a relação de elementos do contexto urbano.

Portanto, com tal método – valendo-se de três tipos de olhar – vamos explorar esses espaços que constituem a cidade e são consequência tanto das transformações da morfologia urbana, que acontecem devido ao crescimento da cidade e sua falta de planejamento em termos urbanísticos, como também das intervenções que transformam a paisagem e as relações do existente com o novo.

Assim, no capítulo que segue, vamos aplicar a Deriva Fenomenológica envolvendo os vestígios fabris e inventariar os significados neles latentes, descobrindo assim como se imbricam a cidade que foi, que é e que será.

2

O potencial de significados dos vestígios fabris

Neste capítulo, apresentamos, inicialmente, informações sobre os vestígios fabris e um possível percurso com a Deriva Fenomenológica. Em seguida, exibimos significados engendrados nos vestígios fabris.

2.1 Os vestígios fabris

Sorocaba, assim como grande parte das cidades do interior paulista, teve seu desenvolvimento, principalmente no final do século XIX e começo do século XX, atrelado à industrialização do setor têxtil. Segundo Frioli (2003), em 1882 foi inaugurada a Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte, primeira indústria têxtil que trabalhava com a produção de algodão herbáceo da região. As demais indústrias, que fazem parte desta pesquisa, são a Fábrica Santa Rosália, fundada em 1890, a Fábrica Santa Maria, de 1892, a Fábrica São Paulo, inaugurada em 1909, e, por fim, a Fábrica Santo Antônio, concluída em 1913 (MASSARI, 2011). Como é possível observar na Figura 8, as cinco fábricas de tecidos localizavam-se nas proximidades da linha férrea e da estação ferroviária central, facilitando o escoamento da produção. Portanto, a industrialização nesse período está diretamente ligada à implantação da ferrovia, com inauguração do primeiro trecho da Sorocabana em 1875.

Apresentamos abaixo, na Figura 8, um recorte do mapa de Sorocaba, que abarca os entornos das cinco fábricas implantadas entre 1881 e 1913.

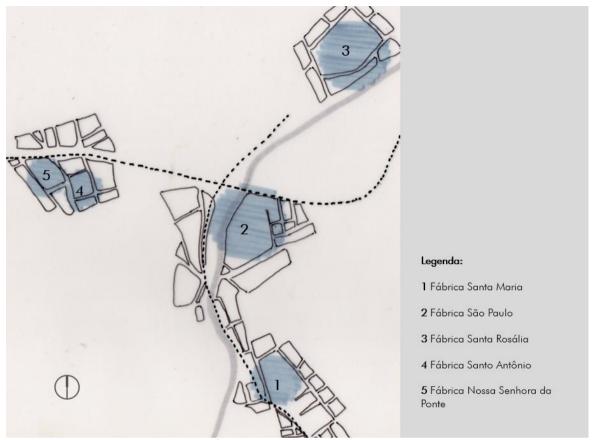


Figura 8 - Croqui de localização das fábricas têxteis.

Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

Além das cinco fábricas apresentadas no parágrafo anterior, em 1890 foi instalada a Fábrica de tecidos Votorantim, que não fará parte desta pesquisa, porque fica no município de Votorantim. No entanto, ela se faz presente na linha férrea, que foi construída para ligar a fábrica à Sorocaba (FRIOLI, 2003), e fará parte de nosso percurso no trecho próximo às Fábricas São Paulo e Santa Maria. Conforme Souza (2015, p. 58):

A crise financeira das companhias e a falta de investimentos na modernização do transporte ferroviário aliados ao advento do automóvel como meio de transporte principal no final dos anos 1950 traçaram o destino da ferrovia no país, que passa a entrar em decadência até sua total sucatização.

A cidade de Sorocaba teve parte do seu tecido urbano estruturado pelos eixos ferroviários. Agora, tais eixos desempenham diferentes funções, índices do seu passado industrial, muitas vezes funcionando como ruas improvisadas, lugares de apropriação e subversão do uso tradicional. A linha sinalizando um caminho, continua lá. Já não mais como espaço de circulação e passagem dos trens, mas como um espaço urbano

sem uso, ou ao menos sem o uso para o qual foi construído. E é justamente nessas novas formas de se vivenciar a cidade, formas não previstas num plano original, que reside o interesse de se refletir sobre tais lugares. Um olhar atento é um olhar capaz de flagrar as particularidades do lugar, "(...) um olhar que se debruça sobre a cidade para perceber suas dimensões e sentidos, que estabelecem o lugar como fronteira entre a cidade e o sujeito atento" (FERRARA, 2002, p. 129).

A linha férrea orientará nosso percurso pela cidade e os resquícios fabris nos permitirão os desvios. Ainda que a eixo indique um caminho, uma ligação entre as cinco fábricas, possibilita também as surpresas, os tais desvios que nos permitem ver a cidade. Nas visitas de campo empreendidas buscou-se, num primeiro momento:

Disponibilidade contemplativa, deixar abertos os poros do olhar; com singeleza e candidez, impregnar-se das cores, linhas, superfícies, formas, luzes, complementaridades e contrastes; demorar-se tanto quanto possível sob o domínio do puro sensível (SANTAELLA, 2018, p. 112).

A partir daí, em diversas ocasiões, passamos a tomar nota das experiências vivenciadas no espaço. Apresentamos a seguir, de maneira muito sucinta, já que esta pesquisa não tem a pretensão de fazer uma leitura histórica, as cinco fábricas que fazem parte do corpus dessa pesquisa. Além de informações gerais sobre inauguração e término do funcionamento, curiosidades arquitetônicas ou técnicas construtivas, procuramos explicitar os percursos percorridos, o processo de leitura, que se inicia com entendimento do mapa do local.

1.1 Fábrica Santa Maria

A Fábrica Santa Maria foi a primeira estamparia de Sorocaba, fundada em 1892 e funcionou até começo da década de 1980, na Vila Hortênsia, num terreno que fica nas esquinas das ruas Santa Maria e Newton Prado. Segundo Massari (2011), quase todo o conjunto foi demolido no começo da década de 1990, restando apenas dois pavilhões, a loja da fábrica e uma chaminé. No local foi construído um conjunto habitacional.

Segundo Massari (2011), era um edifício com iluminação e ventilação diferentes das demais fábricas de Sorocaba, pois "sua cobertura era formada por uma série de telhados de quatro águas, onde as duas águas menores eram mais baixas, possibilitando a entrada de luz natural pelas janelas altas (MASSARI, 2011, p. 63).

O autor também descreve a vila operária: "(...) localizada a poucos metros da fábrica, que se resumia a uma pequena rua com casas geminadas e uma praça" (MASSARI, 2011, p. 63). A fábrica linha ligação direta com a Estrada de Ferro Sorocaba-Votorantim.

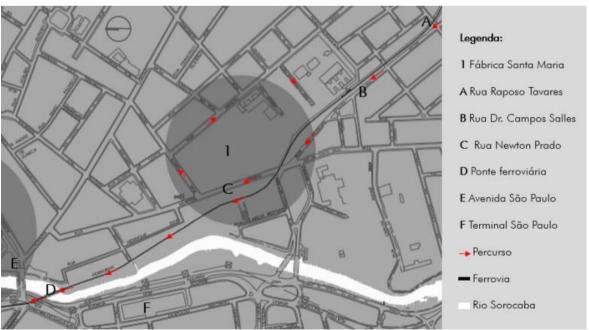


Figura 9 - Percurso Fábrica Santa Maria

Fonte: Intervenção da pesquisadora sobre base PMS.

Iniciamos o contato com o primeiro trecho via mapa. Na figura 9, a linha preta contínua, corresponde à trajetória da estrada de ferro, com a localização da quadra onde estava implantada a Fábrica Santa Maria. As setas vermelhas indicam o percurso desse primeiro trecho.

Podemos notar, observando a Figura 9, além da linha férrea, outro elemento que estrutura e marca o tecido urbano: trata-se do rio Sorocaba, em branco. Ao observá-lo pelo mapa, pode-se notar a estrada de ferro correndo ao longo desse eixo e temos aí uma sobreposição de linhas, que rasgam o tecido e geram cicatrizes na cidade. Cabe ressaltar aqui que o nome da cidade de Sorocaba carrega a história de seu passado:

Os nomes das cidades dos rios e de muitos bairros têm origem nos tempos remotos dos índios, sempre explicando um fenômeno da natureza. [...] Sorocaba: "a terra rasgada", formada pelas erosões das chuvas que levam para o rio as águas barrentas (FRIOLI, 2003, p.10).

Hoje essa terra é rasgada também por cicatrizes, por marcas, que atestam suas transformações. Na figura mencionada, observamos uma linha natural, mas já transformada pela retificação do seu leito para implantação da via marginal, e outra totalmente construída. Ambas, além de dividir e estruturar a cidade, possibilitam entender características físicas e processos de transformação históricos pelos quais a cidade passou, além, é claro, da configuração do contexto urbano atual.

Foi feito um percurso nos arredores da Fábrica Santa Maria, que se iniciou no encontro da linha férrea com a Rua Raposo Tavares, travessa da Rua Campos Sales, que por sua vez é continuação da Rua Newton Prado, onde se localizam partes dos fragmentos da fábrica. Ao chegar na fábrica, um primeiro desvio do percurso nos possibilitou o registro e leitura das transformações pelas quais as edificações, ou o que restou delas, bem como entorno, passaram. De volta à linha de trem, seguimos em direção ao rio Sorocaba e à Avenida Dom Aguirre, onde encerramos o primeiro trecho percorrido.

2.1.2 Fábrica São Paulo

A Alvejaria, Tinturaria e Estamparia São Paulo foi inaugurada em 1909 e funcionou, ainda que com capacidade bastante reduzida nos últimos tempos, até começo da década de 2010, sendo a última das cinco fábricas a encerrar suas atividades. Situada na Vila Senger, tem como limites, além do bairro, a avenida São Paulo, o rio Sorocaba e a antiga ferrovia. Para adequação tecnológica, o edifício original passou por diversas mudanças e ampliações ao longo do seu funcionamento. Além do conjunto edificado, do outro lado da ferrovia e próxima ao rio Sorocaba, fica a Usina Diesel (Figura 10) que, segundo Massari (2011), era também parte do patrimônio da fábrica, e que fornecia energia para o complexo. O espaço está sem uso e fechado. O único contato possível é com os altos muros que encerram o terreno. São, portanto, esses muros, e o perfil serrilhado dos sheds¹² vistos à distância, a paisagem associada à Fábrica São Paulo.

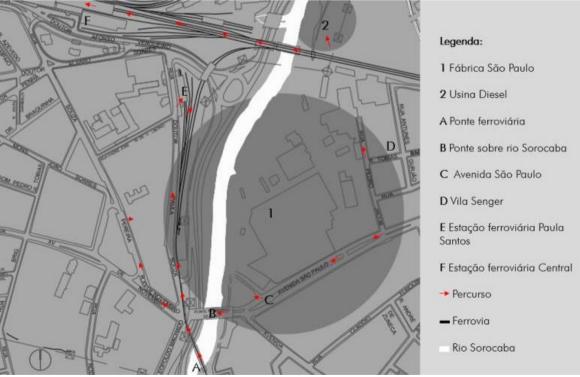


Figura 10 - Percurso Fábrica São Paulo

Fonte: Intervenção da pesquisadora sobre base PMS.

¹² Shed, conforme Albernaz e Lima (1998), é uma cobertura que tem a forma de dentes de serra. Alternadamente possui uma água de telhado feita com material transparente ou translucido permitindo iluminação zenital, que propicia uma iluminação muito uniforme. É usado principalmente em fábricas, armazéns e depósitos. A eficiência da iluminação em prédios com shed está também relacionada com a orientação adequada dos dentes da cobertura.

Na Figura 10, podemos observar o mapa do trecho percorrido. A linha preta contínua, corresponde à trajetória da estrada de ferro e o eixo branco corresponde ao rio Sorocaba. O terreno da fábrica, o número 1 no mapa, está delimitado pela avenida São Paulo, rio Sorocaba, o bairro e a linha férrea. Da rua Souza Pereira foi possível ver a fábrica desde um ponto alto, na região central da cidade. Assim como a Estação Paula Souza, que além do contato com a linha férrea, mostrou a paisagem da fábrica desde a margem oposta do rio. As setas vermelhas no mapa indicam o trajeto percorrido.

Iniciamos este trecho na ponte ferroviária que cruza o rio Sorocaba, continuação da linha vinda da Fábrica Santa Maria, próxima a ponte da avenida São Paulo e ao Terminal de ônibus São Paulo. Seguimos margeando a linha por alguns metros até que um portão nos impediu de seguir. Esse portão fecha a área da Estação Ferroviária Paula Santos, pequena estação da Estrada de Ferro de Votorantim em Sorocaba. Entramos novamente na linha pelo acesso da Estação. Dali seguimos para a Fábrica São Paulo, por locais que permitiram ver o conjunto, sob diferentes pontos de vista. Fomos então à Usina Diesel e dali acessamos novamente a linha, cruzamos o rio Sorocaba pelo viaduto ferroviário e continuamos até a Estação Ferroviária Central.

2.1.3 Fábrica Santa Rosália

A Fábrica Santa Rosália foi fundada em 1890 e funcionou até 1994. O conjunto, formado por um grande edifício horizontal de tijolos e estrutura metálica, conforme Massari (2011), seguindo o modelo fabril inglês, possuía cobertura em *sheds*, para iluminação do amplo espaço interno. A área da fábrica fica próxima ao Rio Sorocaba (Figura 4) e, segundo Celli (2012), possuía uma ramificação da Estrada de Ferro Sorocabana para escoamento da produção.

Em 1999, o edifício da fábrica foi tombado pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio (CMDP¹³) e comprado pelo Grupo Pão de Açúcar que fez uma série de alterações para implantação do Hipermercado Extra. Além da cobertura, que foi substituída, que permitia a entrada de luz natural ao amplo espaço interno da edificação, o interior foi todo modificado, quase não restando nenhuma relação com os elementos originais do conjunto, a não ser a fachada, que, por conta do tombamento, teve que ser preservada.

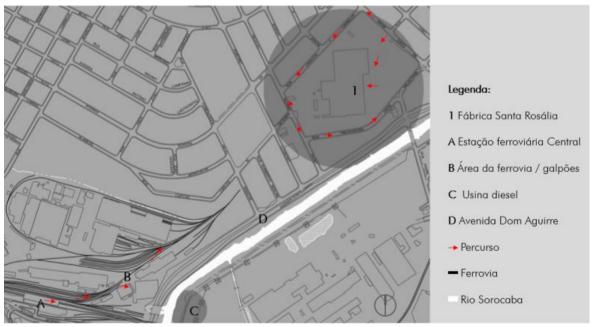


Figura 11 - Percurso Fábrica Santa Rosália Fonte: Intervenção da pesquisadora sobre base PMS.

¹³O CMDP - Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba foi criado em 1988 e está vinculado à Secretaria da Cultura de Sorocaba e atua nas questões ligadas ao Patrimônio Histórico.

Na Figura 11, mapa do trecho percorrido, podemos observar a ferrovia, cuja ligação direta com a fábrica já não existe mais, mas que pode ser percebida próxima à Avenida Dom Aguirre. Foi justamente na linha férrea que iniciamos este trajeto, partindo da estação e seguindo em direção à antiga ligação. Pela impossibilidade de seguir o trajeto pela linha férrea, seguimos diretamente para a fábrica, que está implantada num grande terreno, como pode ser observado no mapa (Figura 11). Por ali, procuramos entender os acessos e a relação do conjunto com o entorno imediato e paisagem da cidade. Como se trata de um espaço comercial, pudemos percorrer o espaço interno do edifício. No Quadro 3, do capítulo 1, estão descritos os registros colhidos durante o percurso.

2.1.4 Fábrica Santo Antônio

A Fábrica Santo Antônio foi inaugurada em 1913 e funcionou até o começo da década de 1990. As técnicas construtivas desse edifício eram similares às outras fábricas do período. Nas palavras de Massari (2011, p. 66):

[...] fundações de pedras (granito) que sustentavam as paredes de alvenaria de tijolos comuns auto-portantes assentados em aparelho inglês; pilares e perfis de ferro fundido sustentavam a cobertura do telhado composto de telhas de barro e madeiramento. Em sua fachada principal era possível visualizar os sheds da cobertura, orientados para a face sul, possibilitando a entrada de luz natural difusa e permitindo a ventilação através de aberturas basculantes.

Em 1992, o Terminal de ônibus Santo Antônio foi inaugurado, com a construção de grandes coberturas metálicas na área do antigo pátio da fábrica. Em 2013, as fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte foram transformadas em um centro de compras, o shopping Pátio Cianê. Assim como no prédio da antiga Fábrica Santa Rosália, quase nada se preservou do edifício original no interior da Fábrica Santo Antônio. Foi implantado um centro de compras num edifício tombado, um patrimônio histórico, mas que poderia estar em um edifício qualquer, dado o caráter genérico do projeto.

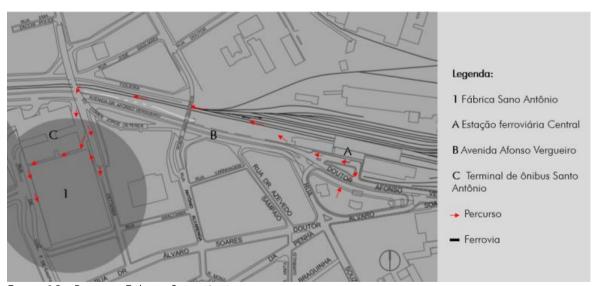


Figura 12 - Percurso Fábrica Santo Antônio

Fonte: Intervenção da pesquisadora sobre base PMS.

Na Figura 12 apresentamos o trecho percorrido, partindo da Estação Central em direção à Fábrica Santo Antônio. Logo após a estação, acessamos a linha férrea, por uma das várias brechas que possibilitam entrar ou cruzar a ferrovia ao longo do trecho. Seguimos por ela até nos aproximarmos da fábrica e saímos por outra abertura no fechamento do leito ferroviário, embaixo do viaduto da rua Comendador Oeterer. Acessamos então o edifício pelo passeio que divide a fábrica e o terminal de ônibus.

2.1.5 Fábrica Nossa Senhora da Ponte

A Fábrica de Fiação e Tecidos Nossa Senhora da Ponte, segundo Massari (2011), foi a primeira indústria têxtil a se instalar em Sorocaba, em 1881. Além do terreno plano e de grandes dimensões, havia também um curso d'água, o córrego do Supiriri, condições favoráveis à escolha da área. A proximidade com a linha férrea facilitava o escoamento da produção. Condição, aliás, que parece ser determinante na implantação de todas as fábricas do período. Na década de 1990, todo o conjunto fabril já havia sido desativado. Em 1992, foi inaugurado o Terminal Santo Antônio, de transporte público e, em 2013, o shopping Pátio Cianê, passando por uma série de intervenções, com transformações e demolições de parte do complexo.

Vamos, em seguida, relatar a nossa experiência nesse percurso. Vemos aí possibilidades de descobertas de aspectos do contexto urbano que podem contribuir para a ressignificação da imagem da cidade, interesse necessário para que se desenvolva esta pesquisa, que visa a interpretação também a partir da experiência real do espaço, na tentativa de construção e entendimento de como as transformações operadas na cidade, modificam a relação de elementos construídos e espaços livres, alterando a percepção que se tem da paisagem urbana.

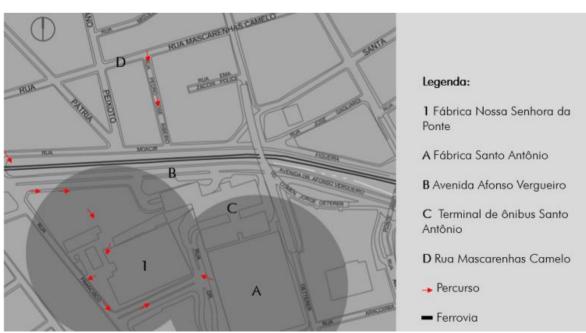


Figura 13 - Percurso Fábrica Nossa Senhora da Ponte Fonte: Intervenção da pesquisadora sobre base PMS.

Na figura 13 apresentamos o mapa do trecho deste percurso. A linha preta indica a via férrea e, em destaque, as fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte. Entre as fábricas encontramos o Terminal de ônibus Santo Antônio. O percurso se iniciou na linha férrea, quando ela já se soltou do solo, e passa acima do sistema do viário. A posição elevada nos possibilitou uma visão geral da paisagem da fábrica e sua relação com a cidade.

A seguir, relatamos os possíveis significados que cada um desses vestígios fabris pode trazer à tona quando o intérprete adentra e atualiza tal percurso. A pesquisadora se coloca como alguém que se permite, contemplar, observar e buscar aspectos culturais que poderiam ser compartilhados por outros intérpretes. Contribui para este olhar generalizante, as análises comparativas entre fotos feitas do mesmo ponto de vista, mas em períodos distintos, tanto da fábrica, como do seu entorno.

2.2 O potencial de significados em movimento

Os três tipos de olhar - contemplativo, observacional e generalizante - permitirão inventariar os significados engendrados pelos vestígios fabris. Apesar dos caminhos orientados pelo eixo ferroviário, o potencial de significados de cada um dos vestígios pode ser interpretado, ou vivenciado, não necessariamente na ordem apresentada neste capítulo. Eles são apresentados conforme o percurso que realizamos. Iniciamos com os vestígios da Fábrica Santa Maria.

2.2.1 Fábrica Santa Maria

Iniciamos o percurso no trecho da via férrea que antecede a região ocupada pela Fábrica Santa Maria, passando pelos seus resquícios e caminhando em direção ao rio Sorocaba, no sentido da estação ferroviária central. O ponto de vista é o do pedestre, de quem caminha e descobre a cidade. O percurso 1 inicia-se no cruzamento das ruas Dr. Moreira Sales e Vital de Negreiros, com a linha férrea cruzando o caminho e, na grande maioria das vezes, passando despercebida, já que está no mesmo nível do asfalto.

Na Figura 14, observamos as linhas e texturas. O contraste entre os planos de asfalto e paralelepípedo cria um pano de fundo que destaca as linhas da via férrea, que nesse trecho cruza a rua incrustrada no pavimento viário. As texturas dos diferentes pavimentos — paralelepípedo e asfalto -, bem como a ferrovia com suas linhas metálicas, criam um jogo de contrastes, entre o liso e o rugoso, o opaco e o brilho, que reforçam a sobreposição de camadas, evidenciando a partir de suas qualidades os diferentes tempos da cidade.







Figura 14 - Percurso 1 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2017.

Já neste primeiro conjunto de imagens (Figura 14), assim como no seguinte (Figura 15), podemos notar o fechamento fixo em madeira separando rua e linha férrea, indicando a não passagem de trens por esse caminho. Esse fechamento parece improvisado e aqui mais um contraste evidenciado nesse cenário: associamos o

transporte ferroviário à precisão, à tecnologia, à máquina e esse fechamento, que interrompe, pelo menos simbolicamente, a passagem dos trens, é uma estrutura artesanal, com caráter provisório, quase irônico.

Seguindo o percurso pela rua Dr. Campos Salles, paralela à linha, sentido rua Armando Colo, observamos o vazio que vai se configurando ao longo da via férrea. Neste trecho (Figura 15), notamos os muros dos lotes que fazem divisa com a linha e o alambrado que separa a via férrea da rua, por onde circulam os carros.

Como o leito ferroviário está fechado entre muros e cercamento e quando cruza a rua, por estar no nível do chão, não é um obstáculo, para uma pessoa desatenta a linha pode passar despercebida. No entanto, quem o utiliza com caminho ou como cruzamento, quem de certa forma adentra esse espaço fechado, tem a possibilidade de perceber o vazio do leito ferroviário em contraste com a cidade construída. O leito ferroviário faz-se intervalo, faz-se ruptura, interrupção para o sistema viário. Mas, por outro lado, pode se fazer caminho, conexão, rua para quem decide usar esse espaço.



Figura 15 - Percurso 1 / Trecho 2 Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2017.

A linha serve muitas vezes como passagem, cruzando de um lado ao outro por acessos nas calçadas, e como caminho (Figura 16). A linha segue, como se verá mais adiante, na direção do rio Sorocaba, nas proximidades do Terminal São Paulo (terminal de ônibus urbano), portanto, muitas vezes, funciona como um atalho para se chegar a esse equipamento. A linha como rua. Mas, diferentemente das vias da cidade brasileira tradicional, onde o "corpo contínuo e serpenteado do casario denúncia ao longe o curso das ruas" (Marx, 1980 p. 43), o eixo ferroviário corta, transforma e estrutura o

espaço urbano numa grande escala. São longos eixos que ao mesmo tempo que separam, criam obstáculos, ligam pontos de centralidade no tecido urbano. Fazer um uso, que não o previsto originalmente, só é possível pelo caráter de vazio urbano dos leitos ferroviários. Ou seja, o uso não oficial só acontece porque o espaço é subutilizado ou não tem mais o uso para o qual foi projetado. Essa apropriação da linha férrea, transformada pelo uso, modifica, subverte o modo tradicional de se deslocar pela cidade. A ferrovia continua a ser lugar de passagem, mas não são mais os trens que a caracterizam como tal, mas sim os novos usos, que a fazem rua diariamente.



Figura 16 - Percurso 1 / Trecho 3 Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2017.

Tais marcas, além de gerar outros percursos, novas possibilidades de deslocamento, podem também contar algo sobre a história da cidade. Apesar das transformações do espaço urbano, tais marcas, que são índices, aqui denominados ora fragmentos, ora cicatrizes, trazem à tona momentos distintos no processo de urbanização da cidade. A linha férrea neste trecho, portanto, guia àquele que caminha à deriva para a ação – aqui e agora -, através do deslocamento ou passagem, como também pode reavivar a memória, caso o intérprete tenha vivenciado o período em que os trens e fábricas ditavam o ritmo da cidade, ou ainda, tornam possível, para quem não viveu esse tempo, àquele que não tem essa experiência colateral, conjeturar sobre o passado da cidade.

Seguindo nosso percurso, na Rua Campos Salles, a linha desativada, que corta o asfalto, divide a cidade e nela permanece como caminho. Seguindo a linha férrea, chegamos à Rua Newton Prado, onde encontramos os fragmentos da Fábrica Santa Maria (Figura 17). Na segunda imagem da Figura 17, podemos notar o poste de sinalização do cruzamento da linha férrea e no fundo, casas que fazem parte da quadra cortada pela ferrovia. Na terceira foto, do lado direito da imagem, o conjunto habitacional que foi construído junto às ruínas da Fábrica Santa Maria.



Figura 17 - Percurso 1 / Trecho 4
Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2017 (primeira e terceira) e 2018 (segunda).

A Fábrica Santa Maria foi fundada em 1892. Segundo Massari (2011), todo o complexo industrial foi demolido no começo dos anos 1990, restando somente dois pavilhões e uma chaminé. A área foi quase totalmente ocupada por um conjunto habitacional. Podemos notar nesta deriva (Figura 18 e 19), como o novo empreendimento incorpora fragmentos da antiga fábrica – a chaminé – à paisagem. Se antes a chaminé era um ponto de destaque na paisagem, por sua relação de escala, por sua verticalidade em relação à horizontalidade do conjunto, agora ela praticamente se mistura aos edifícios, tanto pela altura muito próxima do conjunto, como pela falta de espaço entre as construções e a chaminé, o que ameniza o seu papel de marco histórico.

Conforme esclarece Lynch (1980), os marcos - torres, domos, edifícios, esculturas e outros - são elementos pontuais nos quais o observador não adentra. A principal característica dos marcos é a singularidade e eles podem ser vistos de muitos lugares ou por criarem um contraste local. Eles podem ser utilizados, pelos intérpretes dos signos que compõem a cidade, como pontos de referência, o que auxilia a mobilidade pela cidade.

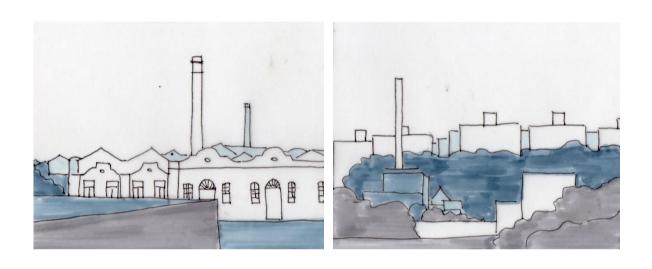


Figura 18 - Fábrica Santa Maria em períodos distintos Fonte: Croquis elaborados pela pesquisadora em 2019, a partir da Figura 19.

Podemos constatar a amenização da chaminé enquanto marco nos croquis (Figura 18). Apesar de serem pontos de vista diferentes, os desenhos deixam claro a mudança de escala na relação entre a chaminé – entendida como marco no espaço urbano – e o conjunto (fabril e habitacional) construído. No desenho da direita, podemos notar os novos edifícios com a mesma altura da chaminé, diferente do desenho à esquerda, onde o contraste entre verticalidade (chaminé) e horizontalidade (corpo da fábrica) configuram o espaço.



Figura 19 - Desvio 1 / A chaminé - fragmento da Fábrica Santa Maria Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, autor Pedro Neves dos Santos, 1923. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora em dezembro de 2019.

O intérprete, somente com muito esforço visual, consegue ver a chaminé entre as grades de fechamento (Figura 20 e Figura 21). Enquanto marco, o lugar não facilita o alcance visual para aquele que por ali caminha. Pode-se notar que a intervenção transforma a relação do intérprete com a cidade que foi, pois as escalas são descaracterizadas, o que impede o acesso aos fragmentos da Fábrica Santa Maria.

Tal intervenção contribui para o apagamento do lugar na memória do intérprete. A chaminé continua lá, mas desvinculada do seu contexto original. Não há possibilidades de que a memória seja reavivada, pois o intérprete é afastado, já que o local está murado e fechado ao acesso público.



Figura 20 - Desvio 2 / Fábrica Santa Maria Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

Pode-se observar (Figura 20 e 21), ainda, o conjunto habitacional que foi construído onde antes ficava o complexo fabril. A chaminé como índice de um passado e os prédios como um índice da transformação desse cenário. E se antes a fábrica ditava o ritmo da vida por ali, agora a chaminé, um dos poucos resquícios do antigo conjunto, é o único indício da cidade do passado, da cidade que foi e, portanto, torna a reavivar a memória do intérprete, ou colocá-lo ao sabor de conjeturas sobre a possível cidade que foi.



Figura 21 - Desvio 3 / Fábrica Santa Maria

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

A chaminé, assim como todos os outros elementos encontrados nesse trajeto, pode ser entendida como cicatriz, que atesta as transformações do espaço urbano e, como um índice, remete tanto ao que a cidade já foi, como, através da sobreposição de camadas de novos e velhos usos, contribui com a construção da cidade atual.

Seguindo em direção ao rio, no sentido da estação central de trem, chega-se novamente à área da Santa Maria, mas na parte baixa do terreno, na rua Newton Prado, continuação da Campos Salles (Figura 22 e 23).

Ainda que as adequações viárias, com foco no fluxo de carros, estejam sempre presentes nas transformações da cidade contemporânea, as mudanças de usos e verticalização também fazem parte desse cenário. Assim como a ferrovia e as fábricas transformaram a paisagem da cidade tropeira¹⁴, no final do século XIX, segundo Marx (1980), acrescentando o perfil serrilhado e as chaminés altas, além de novos materiais ao contexto urbano, a verticalização em curso atualmente vem mudando o perfil da cidade, a densidade urbana e os fluxos existentes. A verticalização em si não é o problema, muito pelo contrário, pode ser desejável, pois permite o uso da infraestrutura e conveniências existentes na área central. A questão é como se dá essa verticalização; como os bairros e o sistema viário local comportam o aumento significativo de densidade e, portanto, o número de pessoas de uma determinada área; como os novos edifícios alteram a paisagem existente; como os projetos desses edifícios podem participar do resgate da memória de um lugar.

As torres, no entanto, erguidas sem um maior cuidado em relação à cidade, sem um projeto urbanístico humanizador, tem feito tão-somente radicalizar a disputa pela frente para a rua, exacerbar o corpo a corpo entre construções vizinhas e corromper a silhueta típica e a personalidade de inúmeros de nossos centros urbanos (MARX, 1980, p.100).

O Tropeirismo, desenvolvido nos séculos XVIII e XIX, foi um ciclo econômico baseado no comércio e distribuição de mercadorias nas regiões interioranas, onde não havia possibilidade de navegação. O transporte acontecia por mulas, que formavam as tropas de muares e seus condutores eram os tropeiros. Segundo Celli (2012, p.29), "o Tropeiríssimo marcou o desenvolvimento do mercantilismo no país e, aliado a isso uma nova forma de se produzir o espaço". Em Sorocaba acontecia a Feira de Muares, por se tratar de um importante entroncamento de rotas de tropeiros.



Figura 22 - Linha férrea cortando a quadra Fonte: Croquis elaborados pela pesquisadora em 2019, a partir da Figura 23.

Seguindo por essa linha, que desenha o chão e indica um percurso possível, nota-se que ela rasga, abre caminho e some entre as edificações. Novas texturas contornam as linhas, não mais a vegetação rasteira e descuidada, mas o liso e negro asfalto. Em meio à complexidade viária e às transformações da cidade construída, pode-se notar uma brecha, quase uma fissura no conjunto edificado (Figura 22 e segunda e terceira foto da Figura 23).

É por ali que a linha segue e é por ali que ela desaparece da cidade oficial, para entrar num mundo próprio, onde ela deixa de ser resquício ou obstáculo a ser vencido e se torna uma rua paralela, onde já não são mais os carros que dominam o cenário e as regras parecem ser outras. Regras em construção que emergem na mistura de caminhos.







Figura 23 - Percurso 2 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

No lugar, é visível o contraste do casario tradicional, sem recuo, com construções de no máximo dois pavimentos e o conjunto edificado construído na área da antiga Fábrica Santa Maria. O novo e o antigo em embate. De um lado, a persistência do antigo; de outro, o novo encobrindo o antigo e desses conflitos vai-se construindo a paisagem da cidade contemporânea.

A paisagem possibilita uma volta ao tempo em que a cidade era marcada pela indústria têxtil. As casas térreas, construídas sem recuo, no alinhamento da via podem nos levar ainda mais longe, e remontam, com relação à implantação do edifício no lote, à arquitetura residencial urbana do período colonial. "Aproveitando antigas tradições urbanísticas de Portugal, nossas vilas e cidades apresentavam ruas de aspecto

uniforme, com residências construídas sobre o alinhamento das vias públicas e paredes laterais sobre os limites dos terrenos" (REIS FILHO, 1973, p. 22). Se por um lado as construções ocupavam inteiramente o lote na parte frontal e laterais, pois eram construídas sem recuos, por outro, deixava-se livre o espaço do fundo para criação de animais, plantio e iluminação. A parte de serviço da casa, incluindo a cozinha, voltava-se para esse espaço livre dos fundos, conforme Reis Filho (1973). As casas remanescentes da rua Newton Prado - que, cabe lembrar, não são as casas da vila operária da Santa Maria¹⁵ -, em frente ao terreno da fábrica Santa Maria, são casas térreas, sem recuos – nem frontal, nem lateral -, com áreas livres no fundo dos lotes. Mas essas áreas livres, muitas vezes, ali se abrem para a linha férrea, transformando a hierarquia tradicional de implantação, e, talvez até se pode dizer, subvertendo os usos do lote.

Na rua Newton Prado, que aqui chamaremos de rua oficial, percebemos as fachadas do casario, que manteve a volumetria original, quase como um cenário, que remete o intérprete ao modo de vida que parece já não caber na paisagem (primeira foto da Figura 23). Essa sensação é reforçada pela falta de movimento de pedestre na rua, pelo grau de degradação do lugar. Tal como a fábrica – em ruínas – as casas dos operários, que não estão mais lá – também se convertem gradativamente em ruínas, até que sejam engolidas por novo edifício. Fábrica que desaparece, moradias e modos de vida que se perdem, que contribuem para o apagamento de imagens da cidade.







Figura 24 - Percurso 2 / Trecho 2

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

-

¹⁵ A vila operária da Fábrica Santa Maria, localizada próxima à fábrica, possuía poucas casas geminadas e uma pequena praça. Apesar das transformações, as casas não foram demolidas, como as demais vilas operárias da cidade.

Apesar do aspecto degradado, o mato alto e muitas vezes o confinamento do trecho entre muros, existe movimento de pessoas. Nesse caminho, alternativo e paralelo ao caminho oficial - nesse trecho a Rua Newton Prado – a vida também parece acontecer. Podemos observar nas fotos (Figura 24), um trecho entre muros, a linha indicando o caminho e pessoas circulando. As casas, que do outro lado da rua pareciam desabitadas, muitas vezes se abrem para essa rua configurada entre muros. As pessoas circulam por ali, muitas das casas se abrem para esse espaço, como uma rua, palco de encontros e diferenças. Existe uma subversão do uso tradicional, já que o espaço foi planejado para outra função. O uso não programado só se faz possível porque esse espaço é um vazio em meio a cidade, espaço em grande parte não submetido às políticas públicas ou as leis da cidade dita oficial, mas que, de uma certa forma, é palco das interações e trocas da cidade tradicional.

As frestas presentes na trilha (Figura 25), que permitem adentrar a cidade que foi e a que está sendo construída, com o novo encobrindo o antigo – total ou parcialmente – podem levar o intérprete a reconstruir a imagem da cidade. De um lado, ele não tem percepção da paisagem urbana enquanto cidade fabril, mas depara-se com cicatrizes desse tempo; de outro, pode indagar-se sobre as mudanças que ocorreram – e ocorrem – de transformação do tecido urbano para adequação do sistema viário ou verticalização das edificações.







Figura 25 - Percurso 2 / Trecho 3

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

Entrar por essas frestas significa também entrar por um caminho que não o viário, oficial, pelo bairro que foi sendo construído nas proximidades da fábrica. Apesar da Fábrica Santa Maria possuir "uma pequena vila operária, localizada a poucos metros da fábrica, que se resumia a uma pequena rua com casas geminadas e uma praça" (MASSARI, 2011, p. 63), o conjunto fabril funcionava como um elemento transformador da paisagem, já que seu entorno ia sendo ocupado por novas moradias, comércios e serviços atrelados àquela nova dinâmica, como bem explica Prestes (1999 apud MASSARI, 2011, p. 106):

A nova Sorocaba adquire outra paisagem onde as fábricas e os apitos tomarão conta da cidade, uma cidade, agora, operária. Cada indústria funcionará como um foco irradiador de civilidade, atraindo os trabalhadores para as suas proximidades, quando ela mesma não tiver uma vila operária projetada. A cidade é tomada pelo ritmo das fábricas. O cotidiano de seus habitantes girava, então, em torno disso. A vida passa a ser ordenada pelo pulsar de seus horários. Acertam-se os relógios pelos apitos das fábricas.

O que se verifica é uma outra relação com o espaço, quer pela inexistência de carros, ônibus ou mesmo o trem, quer pela abertura às casas e construção de caminhos ou pontes pela via férrea. A linha de trem vira rua, vira atalho vira cidade, e como tal, é lugar de troca, de encontro e de convívio das diferenças.

Conforme seguimos o percurso, vamos nos aproximando do rio Sorocaba. Como podemos observar na Figura 26, num primeiro plano, vista apenas de parte da construção, já que alguns imóveis se voltam para o rio e estão implantados num nível mais baixo que a linha férrea. No fundo, na imagem do meio, pode-se ver o Terminal São Paulo de ônibus urbano. Na última imagem, frestas no percurso que possibilitam enxergar a cidade, e mostras da avenida Dom Aguirre, marginal ao rio Sorocaba.

Segundo Careri (2007), espaços tidos como vazios urbanos, como a faixa de terra junto à linha férrea, apresentam-se com diversas identidades e resgatam imagens da cidade, ou seja, não são de fato espaços esquecidos e apagados da nossa memória.







Figura 26 - Percurso 2 / Trecho 4 Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

E, por fim, o elemento vertical que marca o fim do trecho e que, assim como um portal, sinaliza àquele que caminha à deriva, ao intérprete, (Figura 27 e Figura 28) a entrada para um novo lugar, em que predomina o novo, talvez encobrindo o antigo, até que a nova cicatriz fabril venha à tona. Formas em destaque, com linhas paralelas cortadas por transversais também em paralelo — o desenho dos trilhos -, e pelo portal — em forma retangular, anunciando o fim de um lugar da cidade em que predomina a improvisação no uso de um caminho, com frestas para o antigo e para novo.

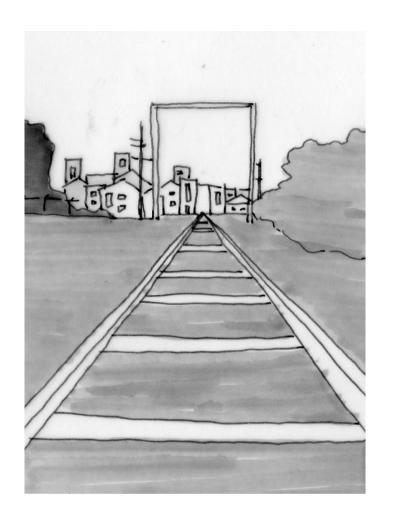


Figura 27 – O portal Fonte: Croqui elaborado pela pesquisadora, a partir da foto da Figura 28.

Assim como as portas das cidades antigas, muradas, podem muitas vezes ser encontradas em meio às paisagens urbanas das cidades contemporâneas, como um índice de uma configuração espacial que se transformou ao longo do tempo, já que os muros, geralmente, não existem mais e os acessos não se dão unicamente por uma porta de entrada, os fragmentos, tanto fabris como ferroviários, encontrados durante o trajeto possibilitam a ressignificação da imagem da cidade.



Figura 28 - Percurso 2 / Trecho 5 Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

O portal não só como acesso, como entrada, mas como possibilidade de comunicação entre as diversas cidades que podem ser encontradas ali.

Olhar um objeto é mergulhar nele. Os objetos circundantes tornam-se horizonte, a visão é um ato de dois lados. Ou seja: ver um objeto é ir habitálo e dali observar todas as coisas. Mas como também nelas estou virtualmente situado, tomo de diferentes ângulos o objeto principal de minha observação. O olhar se faz nas duas direções, cada objeto é espelho de todos demais. A visão é localizada, uma relação entre objetos situados no mundo. (PEIXOTO,1998, p. 150)

Cruzando a ponte nos deparamos com os fluxos intensos da cidade na Avenida Dom Aguirre, na margem do rio Sorocaba. Carros, motos e ônibus dominam a cena. Mas também, pela centralidade da região, certa diversidade de usos e acesso ao terminal de ônibus (Terminal São Paulo), muitos pedestres circulam por ali durante o dia, principalmente durante a semana.





Figura 29 – Ponte sobre o rio Sorocaba Fonte: Croqui elaborado pela pesquisadora, a partir da Figura 31

Nas Figuras 29,30 e 31, o trecho final deste percurso, cruzando a ponte, marcando o chão, a linha volta a fazer parte do cenário oficial da cidade. Logo após atravessar o rio, via férrea e rua, para circulação de veículos, voltam a se cruzar, numa sobreposição de meios de transporte que ajudam a construir a história da formação da cidade.







Figura 30 - Percurso 2 / Trecho 5

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora em 2019.

Na Figura 31 podemos notar a ponte sobre o rio Sorocaba, com a linha de bonde que vinha da rua XV de novembro, no centro da cidade, em direção à avenida São Paulo. Observamos o eixo natural do rio, ainda não retificado para receber a avenida Dom Aguirre, e as casas baixas que, ainda que o terreno suba em direção ao centro, conferem um aspecto horizontal para a paisagem.





Figura 31 - Percurso 2 / Desvio 4

Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, sem autor especificado, de 1929. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora em 2019.

Na foto atual (foto da direita na figura 31), o cenário se modifica. A ponte da linha férrea, apesar de outra, continua cruzando o curso d'água, mas a implantação da avenida modificou o caminho do rio, através da sua retificação.





Figura 32 - Ponte sobre o rio Sorocaba Fonte: Croqui realizada pela pesquisadora, a partir da Figura 33.

A avenida, com seu fluxo intenso de carros é uma barreira entre a cidade e o curso d'água. As margens continuam se contrapondo em ambas as fotos: de um lado a cidade, com construções e movimentação; do outro lado, massa vegetada, relembrando que o rio e sua dinâmica fazem parte de processos naturais, que antecedem o contexto urbano. Na foto atual, da Figura 33, pode-se notar a verticalização do centro e as torres de alta tensão que pontuam, pela sua escala, a paisagem.

Nas Figuras 32 e 33 observamos os contrastes já presentes na paisagem no começo do século passado: o rio com barcos em suas margens no primeiro plano, a ponte para a passagem do trem, no plano intermediário e um sobrado, numa posição de destaque no fundo. Trata-se do Sobrado Mirante da Rua XV, nas esquinas das ruas XV de Novembro e Leopoldo Machado e foi construído na década de 1930. Na imagem atual observamos o mesmo sobrado no fundo, do lado direito, mas o leito natural do rio, agora retificado, deu lugar à uma avenida. Já não são barcos que circulam por ali. A ponte já não é mesma, mas continua ligando dois lados da cidade.





Figura 33 - Percurso 2 / Desvio 5

Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, sem autor ou data especificados. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora em 2019.

O caminho percorrido até aqui busca recontar, por meio de um resgate quase arqueológico, as camadas de tempos que compõe o espaço. De via para escoamento para produção, quando a ferrovia foi implantada, na final do século XIX, fazendo a ligação do interior com a capital, e estruturando o crescimento urbano da cidade, até os dias de hoje, às margens da cidade oficial.

Nesse percurso, construído a partir da deriva, resgata-se experiências do intérprete com a cidade. Quer pela experiência física, fruto da espacialidade desse espaço, quer pelas frestas que se abrem de tempos em tempos mostrando fragmentos de *skyline*, lembrando a quem caminha por ali, a cidade à qual aquele lugar pertence. Nada de carros, pontes, viadutos, altos prédios. O que se vivencia, ainda que num curto espaço de tempo, é a submersão nesse mundo paralelo, com a linha de trem a nos guiar um percurso, valorizando a qualidade desse espaço como lugar e identificando as possibilidades de ressignificação da imagem da cidade.

Nesse trecho, portanto, apesar do predomínio dos efeitos indiciais, já que estamos tratando de fragmentos fabris e ferroviários, ou seja, de existentes, concluímos que os aspectos qualitativos presentes no percurso, se lidos a partir do olhar atento, podem contribuir para o resgate da memória desses espaços.

3.2.2 Fábrica São Paulo

Seguimos pela linha em direção à Fábrica São Paulo. Se no trecho final do percurso anterior, estávamos entre muros, alheios ao movimento, agora a linha corta novamente o chão, cruza os caminhos dos carros, cria texturas e desenhos por onde passa. Curioso notar que essas mudanças na maneira de se relacionar com o tecido da cidade, vão acontecendo ao longo de toda a ferrovia. Ora tocando o chão e dividindo com carros e pedestres o espaço; ora isolada em grandes vazios; ora por cima, de rio ou rua, quando viaduto e ponte. Na Figura 34 pode-se observar a linha cruzando a ponte sobre o rio e seguindo pelo chão, cortando o asfalto em direção à estação. Mas, depois de compartilhar o espaço por algumas poucas quadras, essa ligação é interrompida por um portão. Mudança de configuração que nos obriga a desviar o caminho, até que nova brecha se abra e possamos seguir pela linha novamente.



Figura 34 – Percurso 3 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Por se tratar de via com grande fluxo de carros e pedestres, pois estamos na região central da cidade, próxima ao Terminal São Paulo de ônibus, além da concentração de comércios e serviços, o contato com a linha férrea se faz presente. Trem raramente passa por ali, mas para quem passa de carro é impossível não perceber a ferrovia, se não visualmente, pela textura e leve trepidar das rodas.

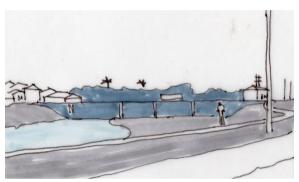




Figura 35 – Linha férrea Fonte: Croquis realizados pela pesquisadora em 2019, a partir da Figura 36.

Para quem circula a pé, são os aspectos visuais que predominam: a linha, a sinalização, postes e outros elementos relativos ao funcionamento dos trens. Esses fragmentos, que funcionam como índices do passado recente, podem despertar a memória, no caso de quem vivenciou a época em que os trens impunham uma outra dinâmica ao cotidiano ou despertar o interesse pela história, buscando entender que cidade era essa, quais eram os caminhos, os sons, como as pessoas vivenciavam aquele espaço.



Figura 36 – Percurso 3 / Desvio 6 Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, ano 1923, autor Pedro Neves dos Santos. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora em 2019.

Nas Figuras 35 e 36, observam-se nas duas imagens, uma de 1923 e a outra de 2019, a linha férrea, rua e passeio num mesmo plano. A linha permanece, mas o contexto urbano se transformou consideravelmente nos quase 100 anos que separam uma imagem da outra. A proximidade com o rio já não existe mais, já que o leito foi retificado e vias marginais foram implantadas. A terra que predominava na primeira imagem, deu lugar ao asfalto. Sempre o carro a direcionar as transformações do espaço urbano. Mas vale notar que embaixo da camada de asfalto, o antigo pavimento resiste. O paralelepípedo, que revestia grande parte das ruas centrais da cidade, e que foi soterrado por camadas de asfalto, de tempos em tempos aparece, assim como a linha férrea, dando dicas, indícios, das mudanças que já aconteceram por ali.

Continuando em direção à estação Central, na Figura 37, o percurso é interrompido pelo portão, que separa a área da Estação Paula Souza. De um lado um muro, que separa a linha da rua Paula Souza, do outro lado alambrado e talude a distanciam da Avenida Dom Aguirre, marginal ao Rio Sorocaba. Se no trecho anterior, pedestres,

carros, ferrovia, rio, se encontravam e compartilhavam o mesmo espaço, neste novo trecho as separações são bem marcadas. De um lado, calçada e casas, do outro, carros e trânsito intenso, no meio a linha férrea, já sem trens.



Figura 37 – Percurso 4 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Uma abertura possibilita o contato com a linha novamente: a Estação Paula Souza. Esta estação fazia parte do trecho que ligava Sorocaba à Votorantim, onde havia sido instalada a Fábrica de Tecidos Votorantim (FRIOLI, 2003).



Figura 38 – Percurso 4 / Trecho 2 Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Na Figura 38 pode-se notar o prédio da pequena estação e a cobertura da plataforma de embarque, além dos vagões, em contraponto ao espaço amplo e vazio de passagem e manobra. Vagões sem uso, que ajudam na construção do cenário, mas

que também, por outro lado, instigam a caminhar, a percorrer esses espaços e olhar a cidade sob novos pontos de vista. Na última imagem da série, o vagão em primeiro plano, um grande vazio até a avenida que margeia o rio, e em meio a massa vegetada, uma construção, a Fábrica São Paulo. É por ali que seguimos. Novo desvio. Observando as imagens da Figura 39, com certo distanciamento da fábrica, apesar das transformações ocorridas no sistema viário - talvez a maior das diferenças sob este ponto de vista -, em ambas a amplitude é o aspecto predominante. Se na primeira foto, o volume da fábrica aparece com destaque, na segunda o que observamos é somente uma parte da construção, já que a vegetação na margem do rio esconde a maior parte do volume. Mas uma parte significativa, já que o que aparece é o perfil recortado pelos sheds, elementos de iluminação indireta das fábricas.





Figura 39 – Desvio 7 / Fábrica São Paulo

Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, 1923, autor Pedro Neves dos Santos. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora em 2019.

Ao nos aproximarmos da área, cruzando o rio Sorocaba pela ponte da Avenida São Paulo, a identificação do prédio em meio ao cenário urbano, e não mais a distância, vai ficando cada vez mais difícil. Na Figura 40 a imagem antiga, de 1923, e a imagem de 2019, mostram um ponto de vista aproximado do começo da Avenida São Paulo. Na primeira foto, a chaminé da fábrica se destaca em meio a amplitude do espaço. Ainda que a estrutura geral, a largura do eixo carroçável, o gabarito de altura dos edifícios e o canteiro central arborizado se mantenham na imagem atual, as texturas do pavimento e o excesso de sinalização, placas de publicidade e cores transformam bastante a percepção desse espaço.





Figura 40 – Desvio 8 / Fábrica São Paulo

Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, 1950. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora em 2019.

.

Na avenida São Paulo, um muro irregular, alto e com pinturas e pichações diversas marca o perímetro da fábrica (Figura 41). Não há nenhum acesso, a calçada é estreita e a única indicação do que acontece, ou um dia aconteceu, no interior da área aparece no fim do muro, na lateral próxima ao rio Sorocaba. Como se pode observar na Figura 41, atrás de casas antigas ou ruínas de casas, aparece a lateral recortada, indicando os *sheds* da fábrica.



Figura 41 - Desvio 8 / Fábrica São Paulo

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

As texturas e camadas presentes nesse cenário (Figura 41), tal como vestígios arqueológicos, recontam a história da cidade. São muitos os índices, é demasiada a presença: a casa, a ruína, os sheds, o muro, as linhas, os desenhos.

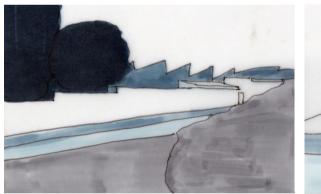




Figura 42 – Perfil da fábrica Fonte: Croquis realizados pela pesquisadora em 2019, a partir da Figura 43.

Ao mesmo tempo, a sobreposição de diferentes tempos, a possibilidade da coexistência da ruína e da intervenção – as pichações -, constroem essa paisagem, marcada pela convivência. O muro já não é só fechamento da antiga estrutura. O que era ruína, passa a ter vida, marcas do uso, a partir das intervenções que dão voz a quem se apropria, de alguma maneira, desse local.

O olhar hoje é um embate com uma superfície que não se deixa perpassar. Cidades sem janelas, um horizonte cada vez mais espesso e concreto. Superfície que enruga, fende, descasca. Sobreposição de inúmeras camadas de material, acúmulo de coisas que se recusam a partir. Tudo é textura: o skyline confunde-se com a calçada; olhar para cima equivale a voltar-se para o chão. A paisagem é um muro (PEIXOTO, 1996, p. 10).

Conforme nos distanciamos, podemos enxergar a lateral da fábrica e sua geometria tão característica. O sobe e desce das linhas, numa repetição de triângulos, indica a existência dos *sheds* (Figura 42 e 43). A fábrica, portanto, apesar de pouco aparecer para quem caminha no seu entorno imediato, ganha destaque e participa da construção da paisagem da cidade.



Figura 43 – Desvio 8 / Fábrica São Paulo Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Do outro lado do rio, já no centro da cidade, na parte mais elevada do terreno, o volume da fábrica aparece novamente. A grande escala pode ser mais bem percebida conforme nos distanciamos do edifício e percebemos a relação do conjunto com os edifícios do entorno. Áreas que hoje são usadas como estacionamentos na rua Souza Pereira são quase mirantes que nos oferecem uma vista privilegiada da paisagem, como podemos ver na Figura 44, sugerindo outras possibilidades de uso para espaços postos de lado, relegados no contexto urbano. E aqui vale destacar que, segundo Santaella (1996, p.168), "a construção do signo arquitetônico pode ter como objeto o

próprio espaço natural se oferecendo ao homem enquanto possibilidade de ser usado, rearticulado, transformado" (SANTAELLA, 1996, p.168).

No caso, não houve aproveitamento da área que poderia ser um mirante – um lugar especial – reservado para ver a cidade, à distância, para deixar o olhar se perder nela.







Figura 44 – Desvio 9 / Fábrica São Paulo

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Voltando para a linha férrea, a usina diesel, que fazia parte do complexo da Fábrica São Paulo, é uma nova brecha para entrarmos na ferrovia e seguirmos em direção à Estação Central. A Usina Diesel, apesar da distância, fazia parte da Fábrica São Paulo, gerando energia elétrica movida a diesel (MASSARI, 2011) e foi construída na margem do rio Sorocaba. O edifício da usina apesar da pequena escala, se destaca na paisagem por estar implantado numa área isolada (Figura 45). A materialidade predominante, como nos demais edifícios fabris do período, é o tijolo.







Figura 45 – Desvio 10 / Usina (Fábrica São Paulo) Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Seguindo pela linha, cruzamos o rio e a avenida Dom Aguirre (Figura 46). Esse ponto de vista, tão inusitado, porque não é um caminho oficial ou usual para quem caminha, possibilita enxergar a cidade a partir de seus contrastes e diferentes cenários. A avenida, com intenso fluxo de carros e a cidade verticalizada ao fundo de um lado e o rio, quase um cenário rural, de outro tempo, do outro.







Figura 46 – Percurso 5 / Trecho 1 Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

A linha mais uma vez se faz caminho. O ferro, a ferrugem e madeira são as texturas que predominam (Figura 47). O contraste entre madeira e a estrutura metálica, com suas formas geométricas rígidas, é diluída pela ferrugem, como uma mediação entre o orgânico e o artificial. Os tons se aproximam: o cinza metálico vai se tornando marrom, pela ferrugem, e a madeira, pela ação do tempo, vai se acinzentando. A cidade construída e o contexto natural. Essas camadas, essas superfícies que se sobrepõem, se mesclam, vão tecendo a história da cidade.





Figura 47 – Percurso 5 / Trecho 2 Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Os caminhos que se cruzam são também parte dessa história. Segundo Celli (2012) essas rotas se iniciam com o Peabiru, a rota dos índios que ali viveram; seguida dos caminhos dos bandeirantes; os caminhos dos tropeiros que tinham a cidade como parte da rota que ligava São Paulo ao sul do país; a ferrovia, rota que possibilitava o escoamento da incipiente produção fabril; e os caminhos rodoviários, que transformaram a articulação entre cidades e a estruturação do espaço urbano.

Seguimos então pelo caminho da ferrovia, passando sobre o rio, que não deixa também de ser um caminho, o das águas. Após passar pelo viaduto, se chega a uma

área aberta e vazia. Um grande vazio urbano no centro da cidade, como se pode observar na Figura 48. O centro da cidade, com seus edifícios altos, aparece no fundo da imagem, como um forte contraste à amplitude da área da ferrovia. Seguindo pela linha, nos aproximamos da Estação Central. Podemos observar a cobertura da plataforma de embarque, para onde a linha se direciona, e uma edificação amarela, que se destaca na terceira imagem da Figura 48.







Figura 48 – Percurso 5 / Trecho 3

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Esse edifício, anexo ao prédio da Estação Ferroviária, hoje funciona como sede do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba – AACS -, fundando em 2004. A Figura 49 mostra a relação entre o edifício da estação e o anexo. O projeto de reforma, em andamento, foi feito pelo escritório do arquiteto Pedro Mendes da Rocha. Apesar da obra ainda não estar concluída, o espaço já é ocupado eventualmente por exposições e atividades relacionadas à instituição. Se por um lado podemos observar o complexo da estação em relativo estado de degradação e sem uso, que é o que poderia atualizar a memória do patrimônio, a intervenção no anexo para implantação do museu é uma possibilidade de transformação dessa situação. Apesar de ser uma intervenção pontual – no anexo -, ela possibilita a vivência desse espaço e a construção de vínculos com a cidade que Sorocaba foi.







Figura 49 – Desvio 11 / Estação e MACS

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Aqui finalizamos o trecho percorrido desde o cruzamento da linha férrea com o rio Sorocaba, passando pela Estação Paula Souza, Fábrica São Paulo e Estação Ferroviária Central. Os cenários se apresentam como diferentes pontos de vista para vivenciar o espaço da cidade. Apresentando contrastes, convivência e pluralidade, mas, também evidenciando descaso com relação ao patrimônio e com as formas de intervir no espaço existente.

Nesse trecho, bastante diverso, que começou no cruzamento da linha sobre o rio e seguiu pela rua dividindo espaço com àqueles que usam a cidade, até se isolar da experiência cotidiana na área da Estação, sem uso, os aspectos predominantes são os referenciais. Em todo o percurso, existentes, marcas das fábricas e da ferrovia, chamam a atenção do usuário por sua presença marcante em termos de escala ou formas na paisagem. No entanto, entendemos que a partir desse vínculo, do contato com esses fragmentos, é possível que seja desencadeado um processo de reflexão e resgate histórico.

3.2.3 Fábrica Santa Rosália

A partir da Estação, voltaremos pela linha, mas antes de cruzar o rio Sorocaba novamente, tomaremos o desvio para a esquerda, no sentido da Fábrica Santa Rosália. Na Figura 50, pode-se observar a Usina Diesel, na lateral esquerda da primeira foto, parte do conjunto da Fábrica São Paulo, a placa indicando a ponte que cruza o rio na segunda imagem e, por fim, o ramal da linha que entra à esquerda para uma grande área de galpões, por onde seguia a "ramificação do leito ferroviário que atendia a Fábrica Santa Rosália" (CELLI, 2012, p. 82).







Figura 50 – Percurso 6 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Nesse trecho, bastante vazio, e com acesso restrito, ao menos teoricamente, encontramos uma série de galpões abandonados e bastante deteriorados. Apesar da degradação, do lixo acumulado, das garrafas jogadas, que evidenciam uso, ainda que não oficial e, provavelmente, não autorizado, a simplicidade e a leveza da estrutura, assim como a da estação, se destacam a partir do jogo de luz e sombras que seus cheios e vazios desenham no chão (Figura 51).





Figura 51 – Percurso 6 / Trecho 2

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

O contraste mais uma vez se faz presente. Primeiro, aquele que caminha à deriva pode ficar envolvido pela luz que adentra o lugar, quase filtrada pela estrutura da cobertura, conferindo certo ar sagrado ao ambiente. Como se entrássemos em contato com uma ruína, com as plantas invadindo o espaço onde outrora funcionavam máquinas. Então nos damos conta dos objetos espalhados no chão: garrafas quebradas, máquinas destruídas, coisas queimadas, roupas ou trapos jogados (Figura 52).







Figura 52 – Percurso 6 / Trecho 3 Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Um cenário de abandono e uso. Mas esse uso não é o uso para o qual o espaço foi projetado. Provavelmente tampouco seja um uso autorizado, apesar de reconhecido. E então, da beleza do primeiro momento, o desconforto da constatação. A reação pode ser então a de ir embora, deixar esse lugar, como se fossemos intrusos num espaço que não é nosso.

Também é um lugar aparentemente esquecido onde parece predominar a memória do passado sobre o presente, um lugar obsoleto onde perduram certos valores apesar de um abandono completo do resto da atividade urbana; em suma, um lugar que é exógeno e estranho, fora do circuito das estruturas produtivas das cidades, uma ilha interna desabitada, improdutiva e muitas vezes perigosa, contemporaneamente à margem do sistema urbano e parte fundamental do sistema. (SOLÀ-MORALES, 1995 apud CARERI, 2013, p. 43).



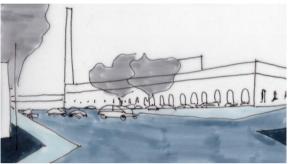


Figura 53 – Fábrica Santa Rosália Fonte: Croquis realizados pela pesquisadora em 2019, a partir da Figura 54.

A ramificação já não chega mais à Fábrica Santa Rosália. Os acessos agora são outros e apesar de se poder chegar a pé, o que predomina são os acessos para carros no conjunto fabril.

Nas figuras 53 e 54 temos duas imagens: a fábrica em 1923 e o supermercado em 2019.





Figura 54 – Desvio 12 / Fábrica Santa Rosália Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

O grande descampado por onde se alcançava a fábrica sofreu uma série de transformações, tanto por conta de adequações do sistema viário, como, e principalmente, pela implantação de um supermercado no antigo edifício. De grande espaço livre à estacionamento. A horizontalidade e elementos da cobertura original, perdem a força com a colocação de uma caixa branca para aumentar a altura do pé direito no interior do edifício.

Conforme nos aproximamos do edifício, a leitura do conjunto fica mais difícil pelo excesso de informações, carros e coberturas para proteção dos carros no estacionamento (Figura 55).







Figura 55 – Desvio 13 / Fábrica Santa Rosália Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Passada essa barreira, essa fronteira entre o carro e o edifício, pode-se, por fim, perceber a qualidade das texturas do edifício original, com predominância do tijolo,

material comum às fábricas construídas no período, final do século XIX e começo do século XX, como mostra a Figura 56. Algumas das principais estratégias ligados à intervenção no patrimônio, como reversibilidade e mínima intervenção, por exemplo, são conceitos definidos pela Carta de Veneza¹⁶. Ainda que a "casca" do edifício possibilite o contato com parte do prédio original e seja possível distinguir alguns elementos inseridos no projeto de intervenção, como o volume que substitui a cobertura, a relação que o prédio estabelece com o terreno e a escala da cidade não valoriza a percepção da volumetria¹⁷, texturas, materiais e formas. Alguns objetos dispostos no entorno, como carrinhos de supermercado ou placas de produtos, sinalizam o novo uso, mas a intervenção em si não ressignifica o espaço.



Figura 56 – Desvio 14 / Fábrica Santa Rosália Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Através da sucessão de formas e volumes, nos dirigimos à entrada do prédio. Se fora, ainda que com certa dificuldade, pode-se entrar em contato com elementos originais do edifício, no interior esse contato é quase inexistente. Como mostrado na Figura 57, o que se observa ao entrar é um espaço, salvo raras exceções, genérico, que poderia ser instalado em qualquer edifício. O projeto, portanto, não resgata a memória através dos aspectos qualitativos do prédio. O que se preserva é somente a casca e, ainda assim, somente nos seus aspectos exteriores.

-

¹⁶ Como consta em IPHAN (1995), a Carta de Veneza foi elaborada no II Congresso Internacional dos Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, em Veneza, 1964 e estabelece diretrizes para a conservação do patrimônio. é ¹⁷ Volumetria diz respeito ao volume e proporções de um edifício na sua relação com o entorno onde está inserido.



Figura 57 – Desvio 15 / Fábrica Santa Rosália Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

O interior da edificação da fábrica, além de quase não aparecer, quando está presente, como as janelas da terceira foto da série (Figura 57), são pouco notados, devido ao excesso de placas, sinalizações e produtos distribuídos no espaço.

A impressão de quem caminha ou circula pelo entorno do edifício, tampouco privilegia a relação que se poderia ter com esse patrimônio. Alambrados e estacionamentos prejudicam a percepção da relação do conjunto com a paisagem da cidade (Figura 58).



Figura 58 – Desvio 16 / Fábrica Santa Rosália Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

O fechamento isola o conjunto fabril da rua, e perde-se a oportunidade de integração do patrimônio com a cidade a partir de um espaço público. Toda a área envoltória do edifício é ocupada por estacionamento, que cria uma barreira, como pode ser observado na Figura 59, e reduz a possibilidade de contato da cidade e fábrica, privilegiando os carros em detrimento das pessoas.

A cobertura que substitui a cobertura original, numa outra escala, também cria uma espécie de barreira, mas com a paisagem da cidade. São intervenções que separam, não integram, criam muros.



Figura 59 – Desvio 17 / Fábrica Santa Rosália Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Terminamos este trecho, que começou na Estação Ferroviária Central e seguiu até a Fábrica Santa Rosália. De um lado a estação e parte dos galpões que percorremos durante o trajeto, sem qualquer intervenção e com mínima manutenção de suas estruturas, do outro lado a Fábrica Santa Rosália, que sofreu um processo de intervenção para instalação do supermercado, mas cujo projeto não resgatou os aspectos relevantes para preservação da memória. O que nos faz refletir sobre como integrar esses espaços à dinâmica da cidade e ao uso, portanto, para que não sejam nem esquecidos, nem transfigurados. Neste trecho, portanto, consideramos que os aspectos qualitativos predominam nos espaços que ainda não sofreram nenhuma intervenção, ainda que os aspectos referenciais sejam muitos fortes. Enquanto na Fábrica Santa Rosália, parte do trecho que sofreu intervenção para receber um novo uso, os aspectos indiciais prevalecem.

3.2.4 Fábrica Santo Antônio

Novo trecho: desde a Estação Ferroviária Central, seguindo pela via férrea, até a Fábrica Santo Antônio. Importante notar que, em todos os percursos, ao tentar registrar o ponto de vista atual de uma foto que foi tirada há muito tempo, como a foto da esquerda (Figura 60), a primeira dificuldade que se apresenta, apesar do edifício manter certa semelhança com a volumetria original, é conseguir o mesmo ponto de vista, já que o entorno mudou bastante. Neste caso, podemos perceber, num primeiro plano, a praça que fica em frente à estação, já bastante modificada. Apesar do caminho central que se mantém, a rua em frente ao edifício já não se encontra no mesmo nível que se encontrava anteriormente. O edifício da estação parece estar abaixo da via, que funciona como uma barreira, enquanto na primeira foto existia uma continuidade entre praça, leito carroçável e acesso à estação. Portanto, não são apenas as intervenções diretas no patrimônio que alteram a relação deste com a cidade, mas também as mudanças sofridas pelo entorno do edifício. Podem ser alterações no viário, verticalização dos edifícios próximos, mudança da topografia. Toda intervenção importa e modifica.





Figura 60 – Desvio 18 / Estação Ferroviária Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, sem data ou autor especificados. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora, no local, em 2019.

Ainda na Figura 60, no canto direito da segunda foto, pode-se observar o elemento vermelho que se destaca do conjunto pela cor. Esse elemento é parte da intervenção do edifício anexo à Estação Ferroviária, para abrigar o MACS — Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba. A escolha da cor, da forma e material, segunda foto da série da Figura 61, deixa claro se tratar de uma intervenção contemporânea no

patrimônio. No entanto, apesar do contraste, esse elemento dialoga com o edifício existente através da altura e continuidade do muro existente.







Figura 61 — Desvio 19 / Estação Ferroviária Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Seguimos contornando o Edifício, passando pelo acesso principal e pelo muro que separa a rua da via férrea (Figura 62), até que uma brecha se abre e podemos entrar no terreno da ferrovia novamente. Neste trecho, as aberturas que possibilitam o acesso à linha são muitas. A via começa no chão, num espaço amplo na área próxima à estação (Figura 62), vai se elevando e o espaço livre vai diminuindo conforme nos distanciamos no sentido das fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte.







Figura 62 – Percurso 7 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Esse trecho, como quase todo o eixo ferroviário, se configura como um vazio urbano.

A relação entre a ausência de utilização e o sentimento de liberdade é fundamental para compreender toda a potência evocativa e paradoxal do terrain vague na percepção da cidade contemporânea. O vazio é a ausência, mas também a esperança, o espaço do possível. O indefinido, o incerto também é a ausência de limites uma sensação quase oceânica, para retomar um termo de Freud, a espera da mobilidade e da errância [...] (SOLÀ-MORALES, 1995 apud CARERI, 2013, p. 43).

Uma área com grande potencial de intervenção para requalificação do espaço, com facilidade de acesso e forte relação com a história da cidade, no entanto, são espaços vazios e subutilizados. Do ponto de vista social, conforme Sanches (2014), são espaços que podem abrigar atividades ilícitas e, portanto, possibilitar ações criminosas e violência. Ainda que durante o dia seja relativamente tranquilo passar por ali, encontramos ao longo do percurso indícios de outros usos que não a simples circulação, como garrafas, objetos queimados e lixo. Apesar de ignorado pela agenda oficial, o espaço é usado pelas pessoas que por ali circulam, cortam caminho e, como numa rua, se encontram.







Figura 63 – Percurso 7 / Trecho 2

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Nas figuras 63, 64, 65 e 66 elementos da cidade oficial vão aparecendo ao longo do percurso, lembrando qual o contexto onde este vazio se insere. Ora um viaduto, ora os edifícios que sobem em direção ao centro e mostram, além da verticalização dessa região da cidade, a topografia do terreno, ora uma rua que se conecta à via férrea por aberturas no alambrado.

Nas imagens que seguem, figuras 64, 65 e 66, é possível observar o volume da fábrica que, apesar de ser um conjunto horizontal e se situar no ponto mais baixo do terreno, se destaca pela escala, pelo tamanho do edifício, pela cor do tijolo e cobertura branca. Os viadutos fazem a ligação entre o tecido urbano desarticulado pelo vazio do leito ferroviário, como pode ser observado nas figuras 64 e 65. Mais uma vez caminhos que se cruzam, se sobrepõem, e tecem a história da cidade. Neste caso, o caminho dos trens, o caminho dos carros e os caminhos das pessoas, que poderiam circular mais livremente possibilitando a costura através do uso.



Figura 64 - Percurso 7 / Trecho 3 Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Na figura 65, notamos a amplidão do espaço vazio da ferrovia que é o tempo todo, durante o percurso, contraposta à densidade do centro da cidade. Seguindo pela linha cruzaremos outro viaduto mais adiante, que nos dará acesso ao conjunto fabril. Apesar de ser uma barreira, de segmentar áreas da cidade, a ferrovia tem um potencial de ligação que é o tempo todo apontado por quem faz uso deste espaço. A via férrea corta grandes extensões do tecido urbano e, por uma questão funcional, está implantada paralela às curvas de nível - ou seja, o seu percurso corre sempre pelas áreas mais planas -, além do que são poucos os cruzamentos com as ruas, que permitem um deslocamento suave, sem grandes inclinações e sem muitas paradas, como nos entroncamentos viários.

E a locomotiva representou, também uma nova etapa no desenvolvimento das cidades que alcançou. Tanto pela porta que abriu – a estação ferroviária – como pelo impacto desta no tecido urbano pré-existente. Atingindo uma povoação, a estrada de ferro não dispensava suas exigências de trajeto; o seu leito buscava acompanhar as curvas de nível, impunha igualmente um determinado terreno para a estação. E se convertia num obstáculo difícil de transpor, num atrativo para as instalações fabris e para os grandes armazéns ao longo dos seus trilhos, num polo de gravitação a partir das plataformas de embarque. (MARX, 1980 p. 114).



Figura 65 – Percurso 7 / Trecho 4 Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Conforme nos aproximamos da fábrica, figura 66, fica mais evidente a diferença de escalas entre os edifícios que estão no primeiro plano, próximos na linha férrea, ao longo dos trilhos, e as construções ao fundo. Tanto a Fábrica Santo Antônio quanto o edifício ao lado são espaços horizontais e muito amplos; os edifícios posteriores são parte do centro da cidade, já bastante verticalizado, indicando uma área bastante adensada.



Figura 66 – Percurso 7 / Trecho 5 Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Aproveitamos uma abertura na cerca, embaixo do viaduto da Rua Comendador Oeterer (Figura 67), acesso por sinal bastante utilizado como passagem entre dois lados da cidade cortados pela linha férrea, para sair da linha e nos aproximarmos do complexo formado pelo Shopping Pátio Cianê e Terminal de ônibus Santo Antônio, instalados nas áreas das fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte. O acesso nesse ponto é tão utilizado, que uma escada foi construída para resolver o desnível entre leito ferroviário e a calçada. Índice do uso, da ação que se faz presente neste trecho.







Figura 67 - Percurso 7 / Trecho 6

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Se invertermos a posição, e chegarmos por cima, sobre o viaduto, primeira imagem da Figura 68, podemos observar como o conjunto das antigas fábricas se destacam na paisagem. Conforme nos aproximamos da fábrica, por cima, esse contraste de escalas fica ainda mais evidente. De um lado a lateral da fábrica, alta, homogênea, maciça; do outro, as casas, que embora com altura próxima à altura da fábrica, se configura mais como uma sucessão de pequenos edifícios do que como um volume único.







Figura 68 – Percurso 7 / Trecho 7

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.



Figura 69 – Fábrica Santo Antônio Fonte: Croquis realizados pela pesquisadora em 2019, a partir da Figura 70.

Comparando as duas imagens da Figura 69 e 70, fica evidente como o entorno e o edifício foram transformados. A fábrica, apesar dos acréscimos de elementos como o volume da cobertura e as escadas externas, os mais evidentes, manteve sua volumetria e texturas. Talvez a volumetria do entorno imediato também tenha sido mantida, mas os acréscimos de outras camadas, como postes, fios, placas de sinalização etc. transformaram a leitura desse espaço. No entanto, passar por ali, de uma certa forma, talvez pelo impacto da escala do edifício que não passa despercebido, pode reavivar a memória de quem vivenciou a cidade quando as fábricas ainda funcionavam e despertar o interesse, a curiosidade, e aqui também entendemos esse despertar como uma possibilidade de resgate da memória, de quem não tem uma experiência prévia com esse espaço.





Figura 70 – Desvio 20 / Fábrica Santo Antônio Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, nem data, nem autor não especificado. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora, no local, 2019.

Os contrastes presentes entre materiais evidenciam os diferentes tempos em que foram construídos. De um lado, a arquitetura fabril do final do século XIX, com predominância do tijolo, a pedra e suas aberturas características; do outro, os elementos metálicos inseridos nessa volumetria, marcando a intervenção feita no final do século XX.

Quando nos aproximamos do prédio pelo nível da rua, Figura 71, o volume do viaduto e as coberturas do terminal de ônibus, dificultam a leitura e entendimento do patrimônio. São camadas de intervenções que precisam ser superadas para se chegar próximo à fábrica. Ao mesmo tempo, a forte materialidade do edifício da fábrica em tijolos com o característico perfil serrilhado dos *sheds*, vai ficando cada vez mais presente chegando na viela de acesso ao terminal e ao shopping.







Figura 71 – Percurso 8 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

O acesso estreito e complicado, por conta das passagens, travessias, grades e obstáculos, nos encaminha para a calçada que dá acesso ao terminal de ônibus e à uma das entradas do centro comercial, como pode ser observado na Figura 72. Local de passagem, mas que possibilita o contato com o edifício histórico, ainda que provisório. Interessante notar que apesar da paisagem ter sido transformada pela implantação do terminal, com seus grandes planos de cobertura, esse acesso de pedestres permite a proximidade com a fábrica e evidencia o contraste entre construções de diferentes períodos. A solidez da fábrica, com suas paredes de tijolo e embasamento de pedras, que parece se ancorar ao chão, ao lado da cobertura metálica solta, flutuando acima do solo.







Figura 72 – Percurso 8 / Trecho 2

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Neste trecho a materialidade predominante é a o tijolo, tanto do edifício que abriga o centro comercial (Pátio Cianê), como da chaminé, que sobrou isolada dentro da área do terminal (Figura 73). Volumes maciços e formas geométricas, que possibilitam as aberturas de portas e janelas, assim como os *sheds*, que iluminavam o interior da fábrica de forma difusa, constroem a fachada do edifício. E, se na rua, a leitura do edifício é uma tarefa difícil pelo excesso que elementos que se interpõem entre o intérprete e o patrimônio fabril, conforme nos aproximamos esse contato passa a ser direto e o prédio determina escala, cores, texturas e formas do espaço. A intervenção

do lado de fora é marcada por elementos que foram acrescentados ao edifício original. Ainda que seja possível distinguir o novo do antigo, o que é positivo no caso de uma intervenção em patrimônio, o projeto em nada explora as qualidades do espaço. São elementos duros, que descaracterizam a escala¹⁸ do edifício e interrompem a ligação direta com o patrimônio. A entrada para o shopping, a cobertura branca e a passarela que liga os espaços das fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte, visíveis na Figura 74, não são elementos que emergem das preexistências, não dialogam de maneira franca com o espaço dado. Parecem mais elementos encaixados à força, como uma forma preconcebida e não concebida a partir das especificidades do lugar. Nesse sentido, a experiência que se trava com o edifício na calçada, nessa viela de acesso, se mostra mais rica pelas qualidades dos materiais originais, que pelo projeto de intervenção, pela relação do novo com o antigo.

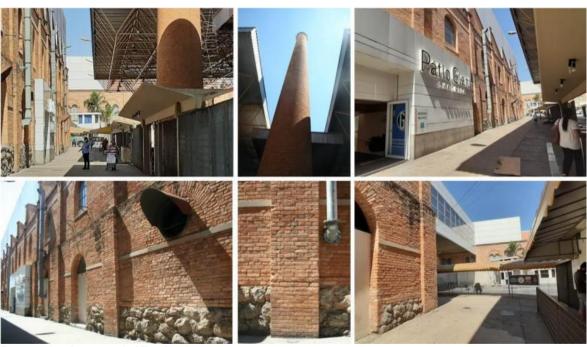


Figura 73 – Percurso 8 / Trecho 3

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

A Figura 74 mostra duas imagens da mesma lateral da fábrica realizadas num espaço de 20 anos. Na primeira imagem, de 1999, antes da instalação do shopping Pátio Cianê no edifício da fábrica, observa-se o comércio de rua e o trânsito de pessoas no acesso ao terminal de ônibus. O azul das bancas e o vermelho dos toldos que faziam a cobertura predominavam na altura dos olhos. A fábrica aparece como um pano de

¹⁸ Escala no sentido usado no texto diz respeito às proporções entre as partes de um edifício e o entorno.

fundo, um muro, mas interessante notar como a altura do edifício antes da intervenção era mais próxima da escala do pedestre. Predomina a horizontalidade e o prédio se relaciona com a paisagem dos edifícios da cidade ao fundo. Na foto atual, as bancas foram substituídas por uma escada, parte das saídas de emergência do shopping, que acaba por ressaltar ainda mais a dimensão vertical que o edifício passa a assumir após a instalação da cobertura metálica que substitui a cobertura original para aumento do pé-direito do espaço interno. A escada também, de certa forma, interrompe o fluxo contínuo de pessoas pela calçada.

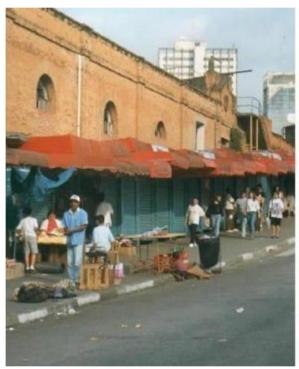




Figura 74 — Desvio 21 / Fábrica Santo Antônio Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 1999, da esquerda, e 2019, da direita.

Edifícios antigos muitas vezes precisam de intervenções para que possam receber novos usos. Essas transformações físicas transformam também a maneira de se usar esses espaços. Novos usos impostos pelo cotidiano da cidade, sempre em movimento, sempre em transformação. Se antes a dinâmica desse espaço se orientava pelo funcionamento das fábricas e o uso do entorno era feito pelos operários, hoje se orienta pelo consumo e a passagem. Centro de compras e o terminal de ônibus, novos usos para os antigos espaços. As transformações da realidade do sítio impõem novas formas de se vivenciar a cidade. Espaços de passagem que normalmente passam despercebidos no cotidiano de quem os usa. Voltando para casa, indo para o trabalho,

passando para comprar alguma coisa que falta, geralmente num ritmo acelerado. Locais de passagem que não constroem vínculos com a história, daí a importância de se explorar suas qualidades espaciais através de um projeto que possa ressignificar essa paisagem.

Subir a escada nos possibilita enxergar as coisas sob outro ponto de vista (Figura 75). A proximidade com a janela já nos dá pistas de que a aberturas originais foram fechadas internamente, ressaltando o tipo de intervenção que só preserva a casca da edificação, porque o tem que fazer, já que se trata de um edifício tombado. A cobertura metálica branca, por seu lado, interrompe os visuais da paisagem e relação do edifício com o centro da cidade.



Figura 75 – Desvio 22 / Fábrica Santo Antônio Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

O ponto interessante é o fato de existirem diversos acessos ao shopping, gerando certa permeabilidade do conjunto com relação às ruas. Na Figura 76, o acesso lateral, entrada mais próxima do centro da cidade, por onde circula um grande fluxo de pessoas. No entanto, dificilmente o espaço interno funciona como passagem, como rua, já que a circulação e distribuição dos espaços do lado de dentro não é intuitiva e fluida. O espaço interno, como quase todo shopping, suprime a dimensão do tempo.



Figura 76 — Desvio 23 / Fábrica Santo Antônio Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

A ligação entre as duas fábricas, Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte, acontece por uma passarela, que passa sobre o acesso dos ônibus ao terminal (Figura 77). A ideia de conexão, assim como dar uso de uma maneira geral para os edifícios, é o que se espera de uma intervenção, afinal, é no uso que os espaço se concretiza. No entanto, uma intervenção em patrimônio deve ser sempre cuidadosa e pensar não somente nas modificações no prédio em si, mas também nas relações que este estabelece com o entorno imediato e com a paisagem da cidade, numa escala ampliada.





Figura 77 – Percurso 9 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizados pela pesquisadora em 2019.

Terminamos este trecho mostrando um dos percursos de ligação das duas fábricas, Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte. Trazer vida para o patrimônio através de intervenções que possibilitem seu uso é sempre desejável. No entanto, a questão que se coloca é como intervir, de forma a preservar aspectos da edificação que possibilitem o resgate e preservação da memória.

Neste trecho, iniciado na Estação Ferroviária, observamos o projeto de intervenção do edifício anexo para abrigar o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (MACS), como uma possibilidade de ressignificação daquele espaço através de novo uso, ainda que realce os contrastes entre o patrimônio recuperado, o anexo, e àquele que permanece de certa forma à margem, a estação. No percurso ao longo da via férrea, os aspectos qualitativos têm grande potencial para serem explorados num projeto de inserção desse vazio ao cotidiano da cidade. De qualquer forma, os aspectos referenciais se fazem presentes de maneira contundente lembrando o tempo todo do que se trata aquele espaço e que usos fazem dele. Chegando ao terminal e à Fábrica

Santo Antônio o que predomina, também, são os aspectos indiciais, de uso, de ação e reação, presentes no conjunto.

3.2.5 Fábrica Nossa Senhora da Ponte

Neste trecho buscamos entender a paisagem do entorno da antiga Fábrica Nossa Senhora da Ponte. A edificação, juntamente com a Fábrica Santo Antônio, parte do patrimônio industrial da cidade, recebeu uma série de intervenções para abrigar o shopping Pátio Cianê.

Será observando a paisagem e comparando as transformações ocorridas, a partir de um ponto de vista localizado sobre a linha férrea que iniciaremos este percurso.

A semiótica do ambiente urbano, na perspectiva de Ferrara (1988), busca relacionar estruturas físicas, uso e transformações do ambiente urbano, a partir da percepção, leitura e interpretação do espaço da cidade.

O uso se altera no tempo, mas conserva vestígio do passado que, frequentemente apontam para a incessante transformação espacial e assinalam o progresso tecnológico gerador de outros hábitos e reações: o lazer, a praça, a rua, o transporte, o equipamento, o ruído, a horizontalidade ou verticalidade da cidade de ontem e de hoje; as dimensões, as exigências, os objetos, os compartimentos da moradia de hoje e de ontem. (FERRARA, 1988, p. 26).





Figura 78 - Desvio 24 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte

Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, autor Pedro Neves dos Santos, 1923. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora, no local, em 28/10/17.

Observando as fotografias (Figura 78), o que prevalece na imagem antiga são as formas geométricas. Planos que se sobrepõem, construindo a volumetria do conjunto fabril. A chaminé da fábrica é um elemento que se destaca, sendo um importante ponto de referência na paisagem. A tensão entre os elementos horizontais, grande parte do conjunto edificado, e a chaminé, o elemento vertical, é equilibrado pela rua lateral que sobe, indicando a topografia acidentada dessa área da cidade.



Figura 79 – Fábrica Nossa Senhora da Ponte Fonte: Croquis realizados pela pesquisadora em 2019, a partir da Figura 80.

No final da rua, outra torre, a da igreja, que já não existe mais, como se pode notar na foto atual. A monocromia do registro antigo, onde prevalece a cor e textura dos tijolos, é substituída por diversos elementos que constituem a paisagem atual. Os sons que permeiam o primeiro lugar, pode-se imaginar, são pontuais e claros, calmos e vem de quando em quando para brincar com as pessoas que fazem uso do local. O barulho do trem, quando ele passa, o apito da fábrica, eventualmente um carro ou pessoas circulando. Na foto da direita (Figura 79 e 80), nesse lugar, vivenciamos ruídos incessantes emitidos de diversas fontes, simultaneamente. Se antes os espaços livres eram generosos, amplos, agora se mostram restritos. Tudo e todos disputando o mesmo lugar.

A chaminé, que antes funcionava como um marco no espaço, podendo ser vista de vários lugares da cidade, destacando-se principalmente por sua verticalidade, na imagem atual se mistura aos elementos verticais que foram sendo construídos ao longo do tempo, perdendo seu protagonismo na paisagem.





Figura 80 – Desvio 25 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte

Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, autor não especificado, 1940. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora, no local, em 28/10/17.

A cidade se transformou, ganhou uma série de camadas: postes, fios, placas, carros, painéis de publicidade. O que se nota é um emaranhado de texturas, cores, formas, letras, luz e informações, dificultando a leitura clara do espaço e, principalmente, do conjunto fabril.

Ao mesmo tempo que se torna mais complexa, se torna também mais difícil de ser lida/vista e aí, muitas vezes, é o uso que fica prejudicado. A legibilidade da cidade pode ser entendida como a "facilidade com que cada uma das partes (da cidade) pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente" (LYNCH, 1960, p.2).

Se antes a leitura da imagem urbana era clara e objetiva, agora se mostra difícil e confusa. Requer o olhar atento do observador, que busca descobrir por entre o excesso de informação, as marcas, as cicatrizes da cidade. Existe ali, entre placas, carros, postes e fios, linhas e ruas, elementos tão típicos dos centros urbanos contemporâneos, algo daquilo que a cidade já foi, algo que conta sua história e há faz única: o espaço construído como palco onde a vida acontece.

A arquitetura marca a ação do homem e, consequentemente, indica em que tempo foi construído, em que condições, quais necessidades e cultura daquela sociedade. "São objetos de cultura delimitados no espaço e delimitadores do tempo histórico" (SANTAELLA, 1996, p. 166).

Decodificar o espaço urbano é, além do entendimento de como essas partes se relacionam, mas, também, compreender como o uso desse espaço se dá. Conforme elucida Ferrara (1988), é o uso que concretiza, que torna possível o espaço da cidade.

Reconhecemos, na Figura 80, a linha férrea num primeiro plano. A grande esplanada, que antes era um espaço livre, sem um uso muito definido, agora é o espaço dos carros, tanto para circulação pelas ruas e avenida, como para estacionamento do shopping. Não há espaço para a imprevisibilidade, para a contemplação. Numa próxima camada, identificamos o volume da antiga fábrica, com seus elementos de iluminação zenital. O fragmento fabril é um forte índice do passado da cidade e, principalmente, daquela paisagem urbana.



Figura 81 – Desvio 26 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte

Fonte: A foto da esquerda faz parte do acervo do Museu Histórico Sorocabano, autor não especificado, 1940. A foto da direita foi realizada pela pesquisadora, no local, em 28/10/17.

O signo arquitetônico se traduz em interpretantes convencionais, codificados pelo uso e hábito, ou seja, o signo é decodificado pelas funções que ele possibilita. Isto se liga à origem utilitária da construção arquitetônica. (SANTAELLA, 1996, p. 170).

A legibilidade do espaço urbano se concretiza com o uso, mas é pela interpretação desse espaço, que as transformações do ambiente urbano são possíveis. Ver, reconhecer, atuar. O volume da fábrica se faz presente na paisagem. Isso fica claro tanto na imagem de 1940, quanto na foto atual, na Figura 81. Um intérprete que vivenciou esse lugar, com a fábrica ainda em funcionamento, anterior às transformações do sistema viário, pode se recordar da amplitude do espaço, em contraponto ao emaranhado de camadas que se sobrepõe ao edifício antigo, hoje. Pode também se lembrar como era a vida na cidade naquele tempo, como era essa paisagem vista por quem passava no trem, os sons da fábrica a orientar a dinâmica da vida ao redor. A experiência colateral a resgatar a memória. Quem experimenta esse espaço pela primeira vez, por outro lado, pode, simplesmente, deixar-se levar pelas ações que o signo arquitetônico indica ou pode deparar-se com a dimensão do espaço, perder-se nas linhas que constroem esse cenário, ou, ainda, refletir, dependendo do conhecimento que tenha, sobre o que era e sobre as mudanças dessa paisagem e, a partir disso, dar novos significados ao lugar.

Quando pensamos em intervenções no patrimônio industrial e ressignificações do espaço urbano, impossível não fazer referência ao projeto desenvolvido por Lina Bo Bardi¹⁹, para o Sesc Fábrica Pompéia, em São Paulo. A arquiteta torna possível a experiência com aquele espaço, mas subverte completamente o uso. Além de preservar a estrutura existente, tirando partido de seus aspectos qualitativos, constrói mais dois blocos numa linguagem nova, mas fazendo referência direta aos edifícios industriais, numa relação sensível entre os percursos existentes e os novos construídos.

No SESC Fábrica Pompéia [...] Lina Bo Bardi preserva a imagem da fábrica para logo subvertê-la: aqui o trabalho torna-se aliado do prazer e não mais o seu oposto. [...] É evidente a correspondência com o pensamento situacionista, em que o jogo era entendido como representação concreta da luta por uma vida à medida do desejo, em que o elemento de competição, ligado a todas as outras manifestações de tensão entre os indivíduos, seria abolido para dar lugar a uma concepção muito mais coletiva. (OLIVEIRA, 2014, p. 5)

A partir de uma análise mais apurada da imagem da fábrica Nossa Senhora da Ponte, aqui estudada, e da vivência desse espaço, pode-se refletir sobre o tipo de intervenção

_

¹⁹ Lina Bo Bardi, nasceu, em 1914, na Itália. Mudou-se para o Brasil na década de 1940 e naturalizou-se brasileira em 1951. Autora de importantes projetos arquitetônicos da segunda metade do século XX no Brasil, entre eles a Casa de Vidro (1951), o MASP (1957), o Sesc Pompeia (1977) e o Teatro Oficina Uzyna Uzona (1980).

feita no local. Além de todas as transformações da morfologia urbana que aconteceram como consequência do crescimento da cidade e sua falta de planejamento em termos urbanísticos, pode-se, também, observar a intervenção sobre o patrimônio histórico no projeto de adequação da antiga Fábrica Nossa Senhora da Ponte, transformada num centro de compras, shopping Pátio Cianê.

Vamos nos acercando a região em que a obra está inserida (Figura 82). Como o lote encontra-se na parte mais baixa do terreno, o fundo do vale, onde também está a linha férrea e um curso d'água, e pela escala, pela dimensão do edifício, a antiga fábrica se destaca na paisagem.







Figura 82 – Desvio 27 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

De diferentes pontos, em posições sempre mais altas que o edifício fabril, observa-se o volume da antiga fábrica, com seu perfil configurado pela sucessão de triângulos que constituíam as aberturas para iluminação zenital, os *sheds*.

Apesar do destaque, é possível notar também que a intervenção inseriu uma caixa branca dentro do edifício. Possivelmente tal volume foi colocado para resolver questões técnicas para adequação ao novo uso. Mas é interessante perceber como esse volume reforça a preservação do patrimônio como uma casca. Funciona como se fosse uma folha em branco e toda a cidade, toda a vida que existe por trás dessa folha deixa de existir. O ambiente urbano mudou, o centro se verticalizou, as relações de escala e profundidade se alteraram. No entanto, a caixa branca apaga o contexto onde tudo isso se deu e reforça o isolamento do edifício. Além de alterar, em grande parte, os elementos de iluminação zenital, já que substituem as coberturas originais.

Conforme nos aproximamos do local (Figura 83), esse destaque cede lugar à uma profusão de camadas, que dificultam e, até mesmo, apagam o edifício da paisagem. Carros, postes, placas, linhas, sinalização, publicidade etc. Quem caminha na calçada,

mal consegue ver o prédio por conta de todos os elementos, principalmente carros, presentes nessa imagem.

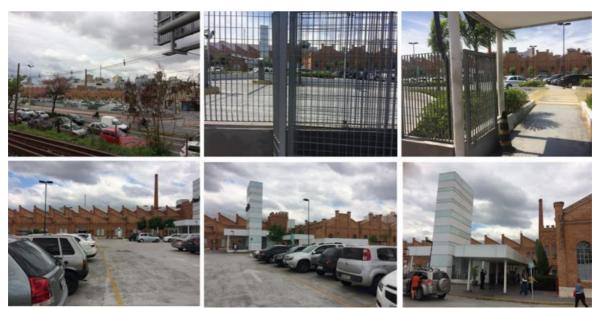


Figura 83 – Desvio 28 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018.

Ao entrar no shopping, nota-se que as intervenções feitas na edificação tampouco buscam o resgate da memória através da preservação dos aspectos qualitativos do espaço (Figura 84).



Figura 84 – Desvio 29 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em abril de 2018

O excesso de informação, que dificultava a leitura externa do edifício, imperam também no seu interior. Luzes, letreiros, barulho. Pouco se vê da antiga construção. As paredes de tijolos, a iluminação zenital, a amplitude, tudo dá lugar a um espaço genérico, como o que, geralmente, se repete em qualquer shopping center.



Figura 85 – Desvio 30 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2018 e 2019.

O pouco que se preserva é colocado dentro de caixas de vidro, como se a preservação não pudesse conviver com a experiência do espaço. Isola-se o que deveria ser vivido (Figura 84 e 85). Com certo esforço e em meio a todos os elementos que dificultam a leitura do espaço, com um olhar atento pode-se perceber resquícios da fábrica que despertam a curiosidade e contam algo, além riqueza de texturas, cores e formas desses fragmentos.



Figura 86 – Desvio 31 / Fábrica Nossa Senhora da Ponte Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2019.

A estrutura de tijolos que parecem desencontrados, mas que indicam a preexistência de elementos que foram subtraídos da composição; o concreto e os tijolos, a malha metálica e os números vermelhos que indicam o nível do piso com relação ao nível do mar, criando texturas e desenhos (Figura 86), ainda que em pequenos detalhes, a materialidade da fábrica se faz presente.







Figura 87 – Percurso 10 / Trecho 1

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2019.

Nas Figuras 87 e 88, no percurso final, saímos novamente do espaço interno do shopping, mostrando diferentes acessos e relação do conjunto com a cidade. Pontos positivos, como a possibilidade de permeabilidade da quadra, e outros nem tanto, como a inserção da nova cobertura, que altera o caráter horizontal do edifício, transformando a proporção dos volumes e relação com a paisagem da cidade.







Figura 88 – Percurso 10 / Trecho 2

Fonte: Fotos realizadas pela pesquisadora, no local, em 2019.

Contemplar, observar e refletir sobre as transformações ocorridas na paisagem contribui para a construção e preservação da memória. Sorocaba exibe, a quem quiser ver, parte da sua história nas cicatrizes, nas frestas, nos resquícios que se mostram como camadas de sentidos que vão se sobrepondo, devido às transformações do espaço. Novos usos, novas necessidades, nova velocidade. Ver a cidade é, portanto, um exercício de contemplação, observação e reflexão. É com o uso que a transformação do espaço urbano se efetiva e que a memória se firma.

Ao realizar essa espécie de leitura da paisagem realizamos uma interpretação que resgata camadas de significados que se superpõem, se entrelaçam. Isso vai ao encontro do que esclarece Calvino (1999, p. 7):

[...] a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.

Neste trecho, apesar de todo o potencial qualitativo dos espaços analisados, observamos que as intervenções, tanto do edifício, como do seu entorno reforçam os aspectos referenciais dos fragmentos fabris, instigando mais à ação que a contemplação do signo arquitetônico. No entanto, um olhar atento é capaz de resgatar a memória a partir de pequenas brechas, pequenas aberturas, ressignificando as camadas de história que a cidade nos dá.

Considerações

Esta pesquisa partiu de uma inquietação sobre se, e como, os fragmentos fabris engendram significados que podem contribuir para a ressignificação da cidade de Sorocaba. Os fragmentos de cinco fábricas têxteis, que tiveram papel importante no desenvolvimento de Sorocaba, entre o final do século XIX e primeira metade do século XX, foram vivenciados, agora, na perspectiva da Deriva Fenomenológica.

Sobre o método utilizado, a Deriva Fenomenológica, vale enfatizar que este se valeu dos conceitos da deriva, prática situacionista de livre caminhada que considera a experiência concreta com o espaço fundamental para a transformação da cidade, em consonância com a fenomenologia peirceana, que nos deu a base para a experiência de construção de um olhar diferenciado para a cidade, capaz de apreender o jogo entre os aspectos qualitativos, referenciais e simbólicos – latentes nos fragmentos fabris – que geram significados para a cidade que foi , que é e que será.

Vale ressaltar que o método, por ser uma proposta original, precisa ser revisitado, aplicado em outras pesquisas, para que seja aperfeiçoado e validado. A aplicação desse método permite a interpretação do espaço arquitetônico, tanto daquele que ainda não recebeu intervenções, como daqueles que foram transformados para receber novos usos. No primeiro caso, a deriva fenomenológica se mostra com potencial para explicitar a

produção de efeitos, no intérprete, a partir de aspectos qualitativos, referenciais e simbólicos engendrados nos elementos do contexto urbano que predominam em determinado local, o que pode nortear propostas de intervenção com potencial para gerar novos significados ao local. No segundo, em relação aos espaços que já sofreram intervenção, o método contribui para a elaboração de análises sobre as transformações das relações possíveis de serem construídas nesse espaço, apontando tanto as falhas, quanto os acertos do fazer arquitetônico.

Pelo fato de que o método é sustentado pelas categorias fenomenológicas peirceanas, as análises se pautam em aspectos simbólicos, culturalmente construídos, mas que envolvem aspectos referenciais e qualitativos, ou seja, as análises levam em conta o poder de referência dos elementos que compõem o contexto urbano, bem como os seus aspectos qualitativos. A memória do intérprete é reavivada triplamente e, como isso, os efeitos podem ir além dos significados que vêm com a decodificação, pois envolvem também os que emergem com os vínculos que são estabelecidos com outros existentes e com sentimentos de qualidade. Tal método se mostrou, por fim, nessa pesquisa que envolveu os vestígios fabris, como uma maneira de vivenciar a cidade que foi e a que é.

Deste modo, consideramos que o objetivo geral, o de contribuir para a compreensão dos significados latentes nos elementos do contexto urbano, no caso, envolvendo os vestígios fabris, junto à linha férrea, foi alcançado. Também explicitamos a cidade como uma mistura de signos; identificamos fragmentos do patrimônio industrial da cidade de Sorocaba; tratamos do potencial de significados latentes nesses fragmentos, bem como refletimos sobre a possibilidade de as transformações ocorridas contribuírem para a ressignificação da cidade. Assim sendo, os objetivos específicos também foram atingidos. Enfatizamos que como a vivência com a cidade que foi é negada à experiência cotidiana, já que pouco se preserva ou pouco se integra o antigo ao novo, o resgate da memória fica restrito ao que outro, que acaba sendo quem tem o poder de decisão, decida preservar – como os fragmentos em caixas de vidro nas fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte - a história já vem contada o recorte definido. Ou então, esse resgate, fica restrito a quem se aventure por áreas marginalizadas, esquecidas, como o percurso ao longo da ferrovia.

Se por um lado, os fragmentos fabris que sofreram alguma intervenção, como as Fábricas Santo Antônio, Nossa Senhora da Ponte, Santa Rosália e Santa Maria, tem uso, o que é desejável; por outro, tais intervenções não resgataram, ou não privilegiaram os aspectos qualitativos desses espaços, reforçando, pelo contrário, os aspectos indiciais, de existentes. Os trechos que, de certa forma, encontram-se à margem da cidade, os espaços vazios, que não sofreram intervenção alguma — como os trechos percorridos na linha férrea, a Fábrica São Paulo, ou ao menos as bordas dela, as estações e galpões -, apesar de decadentes, exibem vestígios de que a vida, de certa maneira, não cessou nesses espaços. Importante também notar que um espaço vazio, um vazio urbano, não é necessariamente um espaço sem uso. Assim como o uso, por si só, não indica um bom projeto de intervenção arquitetônica.

Constatamos que cidade que foi, as camadas que foram sendo contruidas ao longo do tempo, resiste via fragmentos, que podem se fazer fendas, brechas, para que o intérprete possa reavivá-la. No entanto, caso a intervenção permita que os aspectos qualitativos dos espaços sejam vivenciados, a ressignificação se abre a infinitas possibilidades e a cidade passa a ser múltipla, pois cada intérprete tem a possibilidade de contruir a sua história.

A questão que se coloca é como intervir, respeitando os aspectos qualitativos, já que acreditamos que a ressignificação do lugar pode se dar de forma mais efetiva com a predominância desses aspectos, que dizem respeito às formas, cores, volumes, texturas, amplitude etc. São eles que geram efeitos emocionais, vinculados às sensações, nos intérpretes, que precisam continuar latentes para que a ressignificação seja efetiva.

Entre linhas, chaminés, tijolos e ferro; entre ruínas, muros e vazios. Esses fragmentos talvez não exibam a cidade que foi: a cidade das fábricas, dos operários, cortada pelo apito dos trens, da fumaça, dos encontros e conflitos vividos pelas pessoas. Mas contam, de alguma maneira, o que é a cidade hoje, essa sobreposição de tempos, de vivências, a convivência do novo e do antigo, o moderno e o decadente. O antigo que, no mais das vezes, são só vestígios, índices, pode fazer com que emerjam novos significados, possibilitando novos usos - a cidade que é. No entanto, por guardarem, na sua materialidade, aspectos qualitativos, ainda que minimizados, incitam a contemplação e, assim, constroem um tecido qualitativo na mente do intérprete que o instiga a refletir sobre tais transformações – a trazer à tona, também, a cidade que foi, que se mescla com a cidade em transformação construindo a cidade que é, dando pistas de como será no futuro.

Ainda que a deriva fenomenológica permita a experiência do espaço e as fotografias sejam uma forma de mostrar ou ocultar certos traços, tais registros são sempre um recorte e, portanto, uma escolha. E como toda escolha, renuncia-se a outras possibilidades. Uma cidade dentre todas as possíveis. Durante os percursos ao longo da linha férrea e para cada uma das fábricas foram coletadas fotografias e elaborados croquis, como parte do registro desta experiência. Tais imagens foram depois retomadas como parte fundamental durante a descrição da experiência e para as análises dos vestígios fabris.

Mostramos que as transformações que se impõem e deixam vestígios permitem ressignificações da cidade, no entanto, isto requer — do pesquisador - um caminhar guiado por três tipos de olhar: o contemplativo, o observacional e o generalizante. Assim, nesta perspectiva, seria importante colocar a seguinte questão: como manter os índices, os vestígios, ou seja, como engendrar a cidade que foi em novos elementos ou com tais novos elementos que se inserem no contexto urbano, mas de modo a potencializar tais vestígios? Seria possível com isso a construção de uma teia de significados da cidade que foi, que é e que pode vir a ser?

Referências

ALBERNAZ, Maria Paula; LIMA, Cecília Modesto. **Dicionário Ilustrado de arquitetura. Volume II – J a Z.** São Paulo: ProEditores, 1998.

BRISSAC PEIXOTO, Nelson. **Paisagens urbanas**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo: Editora Marca D'água, 1996.

CALVINO, Italo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CARERI, Francesco. Walscapes: o caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G, Gilli, 2013.

CARTA DE VENEZA. In: IPHAN. Cartas Patrimoniais. Brasília: IPHAN, 1995.

CELLI, Andressa. **Evolução urbana de Sorocaba.** 2012. 130 f. Dissertação (Mestrado – Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP, São Paulo: 2012.

CORONA, Eduardo; LEMOS, Carlos. **Dicionário da arquitetura brasileira.** São Paulo: Romano Guerra, 2017.

DIAS, Juliana Lopes. **Paisagens, ambiências e situações comunicativas na Praça Savassi: fabulações e disputas na produção do espaço da cidade.** 2017. 321 f. Tese (Doutorado em Comunicação Social) — Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.

DRIGO, Maria Ogécia; SOUZA, Luciana Coutinho Pagliarini de. **Publi-cidade no contexto intercultural de São Paulo antes e depois da Lei "Cidade Limpa"**. São Paulo: Annablume; Fapesp. 2012.

DRIGO, Maria Ogécia; SOUZA, Luciana Coutinho Pagliarini de. **Aulas de semiótica** peirceana. São Paulo: Annablume, 2013.

FERRARA, L. A estratégia dos signos. São Paulo: Editora Perspectiva, 1981.

FERRARA, L. Ver a Cidade: cidade, imagem leitura. São Paulo: Nobel, 1988.

FERRARA, L (Org.). Cidades, entre mediações e interações. São Paulo: Editora Paulus, 2016.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. Design em espaços. São Paulo: Edições Rosari, 2002.

FRIOLI, Adolfo. Sorocaba: registros históricos e iconográficos. São Paulo: Laserprint, 2003.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JACQUES, Paola B. (org.) Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

LEFEBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

LÉVI-STRAUSS, Claude. Tristes trópicos. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

MARX, Murillo. Cidade Brasileira. São Paulo : Melhoramentos, 1980.

MASSARI, M. A. L. Arquitetura industrial em Sorocaba: o caso das fabricas têxteis, 2011, 154 p. Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MASSONI, Luis Fernando Herbert. **A construção das memórias virtuais da cidade: narrativas sobre Porto Alegre no aplicativo.** 2017. 143 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Comunicação) — Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2017

MONTICELLI, J. O ornamento arquitetônico como linguagem produtora de sentidos: uma análise semiótica dos edifícios da av. Fara Lima. Dissertação (Programa de Mestrado em Comunicação e Cultura) — Universidade de Sorocaba, 2016.

NÖTH, Winfried; SANTAELLA, Lúcia. Introdução à semiótica: passo a passo para compreender os signos e a significação. São Paulo: Paulus, 2017.

OLIVEIRA, Olivia de. Lina Bo Bardi: obra construída. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

OLIVEIRA, Tatiana Pontes de. **Caminhar, fotografar, fabular: entre a cidade e a fotografia.** 2017. 199 f. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) — Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2017.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1973.

RIBAS, Zilméa Ferreira. **Cotidiano, comunicação e imaginário no bairro carioca de Marechal Hermes.** 2015. 112 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

ROCHA, A. L. C. da, & ECKERT, C. (2015). **Etnografia de rua: estudo de antropologia urbana**. RUA, 9(1), 101-127. https://doi.org/10.20396/rua.v9i1.8640752

SANTAELLA, Lúcia. O que é semiótica. São Paulo: brasiliense, 2012.

SANTAELLA, Lúcia. Produção de Linguagem e Ideologia. São Paulo: Cortez, 1996.

SANTAELLA, Lúcia. Semiótica aplicada. São Paulo: Cengage Learning, 2018.

SANTOS, Adriana Maciel Gurgel. **Comunicação e cidade: o habitar como invenção.** 2014. 386 f. Tese (Doutorado em Comunicação) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SILVA, Tatiana de Fátima da. **Corpo e Cidade: as narrativas urbanas como produção do lugar.** 2008. 90 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

SOUZA, João Márcio Dias de. **Tipologias arquitetônicos nas estações da Estrada de Ferros Sorocabana.** 2015. 192 p. Dissertação (mestrado – área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) Universidade de São Paulo, 2015.

VENTURI, R. Aprendendo com Las Vegas. São Paulo: Cosac & Naify. 2003.