http://journal.unoeste.br/index.php/cs/index
DOI: 10.5747/cs.2021.v5.n1.s130
ISSN on-line 2526-7035

Colloquium Socialis

Submetido: 04/02/2021 Aceito: 02/07/2021

ESPACIALIDADE AMBIVALENTE: A CONSTITUIÇÃO DA MEMÓRIA COLETIVA NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TARABAI - SP

Felipe da Silva Paulino, Victor Martins de Aguiar

Universidade do Oeste Paulista – UNOESTE, Presidente Prudente, SP. E-mail: tj_felipe@outlook.com, victoraguiar@unoeste.br

RESUMO

Os centros urbanos desempenham importante papel no processo de construção e perpetuação da memória social coletiva, tornando-se responsáveis por conferir identidade a determinados grupos ao passo que absorvem signos para os indivíduos e se perpetuam como "lugares de memória", características que não são suficientes para inibir deterioração do tempo e o abandono. Em cenários similares a estes, coletivos urbanos se propõe a discutir a importância da memória na construção e ativação de espaços públicos históricos, reflexões adaptadas para a antiga Estação Ferroviária de Tarabai (1954), espaço fundamental para o desenvolvimento do município, que após a sua desativação viu-se abandonada (1984), mesmo com a implementação de intervenções por parte do poder público com o intuito de transformá-la em espaço de lazer (1992). Desta forma, o trabalho se propôs a observar e compreender as dinâmicas de uso, de apropriações realizadas local salientando a importância da memória coletiva para a sua ativação. Para tanto, foram necessárias observações diretas realizadas na Estação Ferroviária a fim de registrar suas práticas espaciais, havendo a interpretação de tais dados através de "mapas mentais". As observações realizadas no local foram complementadas com levantamentos bibliográficos e documentais com o propósito de dar suporte teórico aos levantamentos realizados *in loco*, ponderando sobre a importância da memória coletiva.
Palavras-chave: Práticas espaciais. Lugares de memórias. Memória coletiva. Estação Ferroviária., Tarabai - SP.

AMBIVALENT SPACIALITY: COLLECTIVE MEMORY CONSTITUTION AT THE ESTAÇÃO FERROVIÁRIA TARABAI - SP.

ABSTRACT

Urban centers play an important role in the process of building and perpetuating collective social memory, becoming responsible for giving identity to certain groups while absorbing signs for individuals and perpetuating themselves as "places of memory", characteristics that are not enough to inhibit deterioration of time and abandonment. In scenarios similar to these, urban collectives propose to discuss the importance of memory in the construction and activation of historic public spaces, reflections adapted to the old Estação Ferroviária de Tarabai (1954), a fundamental space for the development of the municipality, which after its deactivation was abandoned (1984), even with the implementation of interventions by the government in order to transform it into a leisure space (1992). In this way, the work proposed to observe and understand the dynamics of use, of appropriations carried out locally, emphasizing the importance of collective memory for its activation. For that, direct observations made at the Railway Station were necessary in order to record their spatial practices, with the interpretation of such data through "mind maps". The observations made on site were complemented with bibliographic and documentary surveys with the purpose of providing theoretical support for surveys carried out on the spot, pondering the importance of collective memory.
Keywords: Space prátices. Memory places. Collective memory. Estação Ferroviária. Tarabai – SP.

1 INTRODUÇÃO

Para compreender o conceito e a importância da memória em nossa sociedade, o princípio desta pesquisa baseia-se na linha de pensamento do historiador francês Pierre Nora (1931), que discute a respeito do tema e coloca em pauta a dialética ambivalente, latências e a vinculação da memória, ao conceito de coletividade, explorado pelo sociólogo francês Maurice Halbwachs (1877 – 1945).

De acordo com Nora (1993), a memória sempre está ligada a grupos sociais e, consequentemente, em permanente evolução, visto que as sociedades se transformam constantemente. Neste sentido, a memória carrega a ambivalência de ser um "elo vivido no eterno presente", mesmo que retrate o passado (NORA, 1993, p. 9). Ao passo que ela também é deformável por se embasar em lembranças vagas, espelhando a necessidades de consagrar-lhe lugares.

> A memória instala a lembrança no sagrado [...]. A memória emerge de um grupo que ela une, o que quer dizer, como Halbwachs o de, que há tantas memórias quanto grupos que existe; que ela é, por natureza, múltipla e desacelerada, coletiva, plural e individualizada (NORA, 1993, p. 9).

No processo de construção social e constituição de vínculos, a importância da memória é dupla, visto que não existe memória espontânea e natural, mas recordações que resultam das interações sociais e culturais entre os indivíduos (NORA, 1993).

Consequentemente, a memória depende de se resguardar e se instalar em algo que possa ser percebido e apreciado pelo sistema sensorial humano, pois ela é frágil. Sendo assim, é estritamente necessário que exista locais para a memória se apoiar a fim de evitar o processo de esquecimento, sejam eles ambientes concretos, como os museus, ou abstratos, como os aniversários ou as cerimônias fúnebres. A perpetuação desses locais sagrados se justifica pelo fato de não habitarmos nossas memórias, necessitando que elas estejam presentes nas instâncias físicas e culturais das sociedades[1] (NORA, 1993).

Além desses locais de apoio, a memória depende diretamente das relações sociais coletivas, manifestando seu caráter plural no ato de abranger mais de uma visão histórica sobre um determinado acontecimento, resultando na "sociedade-memória" (NORA, 1993, p. 8). Nora (1993) argumenta que essas sociedades são grupos que compartilham memórias em comum, constituindo comunitariamente as mais variadas identidades. Contudo, a memória não se restringe apenas à coletividade, ela também é construída no particular, resguardando o direito de cada indivíduo de ter suas próprias lembranças pessoais sobre determinados acontecimentos. Mesmo assim, essas memórias individuais não estão isentas da necessidade de "consagrar lugares" (NORA, 1993, p. 8).

Entretanto, as relações de memória na contemporaneidade estão sofrendo uma ruptura advinda da globalização e da massificação cultural, agravando o processo de perda de identidade de grupos étnicos e sociais. Essa brecha causa o enfraquecimento dos meios que mantinham a força da memória coletiva por meio de laços comunitários, permanecendo resquícios que favorecem discussões com o propósito de preservá-las (NORA, 1993).

Parte constituinte do processo de preservação da memória se dá através dos centros urbanos, onde estão os "pontos de ancoragem da memória" (PESAVENTO, 2008, p. 1). Esses pontos são formados por espaços urbanos, práticas culturais e pela arquitetura, e se mantém inerentes aos mais variados processos de desenvolvimento e mudanças da sociedade. Reconhecidos como lugares de memória, esses ambientes preservam as vivências sociais passadas e as cargas simbólicas, responsáveis por dar identidade a determinadas comunidades (NORA, 1993).

Para Pierre Nora, esses lugares como "antes de tudo, restos" (1993, p. 12). Restos no que tange a valorização do novo em detrimento do antigo, vislumbre do futuro ante o passado, em um processo de abandono dos locais

[1] A Constituição Federal de 1988 através dos arquivos 215 e 216, divide o conceito de patrimônio em duas instancias: imateriais – "saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas", e materiais – "mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas" (IPHAN, 2014, s.p.).

sagrados de memória. Sobre este contexto, descreve:

> Museus, arquivos, cemitérios e coleções, festas, aniversários, tratados, processos verbais, monumentos, santuários, associações, são os marcos testemunhos de uma outra era, das ilusões de eternidade. Daí o aspecto nostálgico desses empreendimentos de piedade, patéticos e glaciais (NORA, 1993, p. 13).

Porém, a compreensão a respeito desses lugares é complexa, ao passo que eles pertencem sempre a dois domínios, "o da simplicidade e da ambiguidade, naturais e artificiais, imediatamente oferecidos à mais sensível experiência e, ao mesmo tempo, sobressaindo da mais abstrata elaboração" (NORA, 1993, p. 12).

Além do caráter de complexo entendimento, para um determinado lugar ser considerado necessariamente em espaço de memória, é preciso que ele respeite três diferentes instâncias existenciais; material, simbólico e funcional, requisitos que devem ser indissociáveis e em eterna coexistência. A exemplo, apesar de um depósito de arquivos existir materialmente e ser funcional no objetivo de resguardar documentos, só se enquadraria como lugar de memória se existisse uma carga simbólica inerente ao edifício, garantindo uma ligação entre a comunidade e o espaço (NORA, 1993).

Parte desse simbolismo sagrado vem, portanto, da construção coletiva de vivências nesses lugares, do habitar, resguardando e rememorando a união e o sentimento de comunidade, que colaboram entre si para a manutenção dessas memórias coletivas com o propósito de que elas não se percam com o passar do tempo, mas mantendo ou pelo menos conservando as identidades sociais.

Diferente de um depósito de arquivos, a Estação Ferroviária de Tarabai (1954), patrimônio material, cumpre as três diferentes instâncias para ser considerada um espaço de memória[2]. Por diversos anos manteve-se funcional; inicialmente quando transportava materiais agrícolas e a população do município e, posteriormente, como espaço de lazer. Mesmo abandonada em 1984, existe sua materialização concreta, tornando-se símbolo de desenvolvimento econômico da cidade nas décadas de 1960 e 1970, o que a consagra, portanto, em um importante espaço de memória coletiva.

Para compreender a importância da memória na constituição identitária, é importante investigar a teoria de Halbwachs, primeiro estudioso a usar o termo "memória coletiva" e o fenômeno além da esfera individual, entendendo a memória como "fato social que poderia ser delimitado através da pesquisa de padrões de comportamento" (CASADEI, 2010, p. 154).

Halbwachs (1925) afasta a ideia da memória individual, postulando que a memória se esvai quando nos afastamos do grupo a quem ela está ligada, de maneira que ela é uma combinação aleatória de lembranças de diferentes grupos que influenciam um indivíduo, já que cada pessoa guarda memórias distintas de um acontecimento em comum (CASADEI, 2010).

Portanto, "as memórias não estariam materializadas nos corpos ou mentes, mas na sociedade circundante, através dos diversos grupos que a compõe" (CASADEI, 2010, p. 156). De modo, que essas lembranças se apoiem em convenções sociais e nos lugares de memória, demonstrando o caráter coletivo no processo de mantê-las vividas e sujeitas aos suportes sociais.

Dentro das cidades, a atuação da memória é essencial, dependendo dos meios de perpetuação e das comunidades para se resguardar e permanecer viva, ligada à "vitalidade das relações sociais do grupo", que "dá vitalidade às imagens que constituem a lembrança" (SCHMIDT; MAHFOUD, 1993, p. 288). Sendo assim, as relações sociais são as responsáveis por criar e estabelecer a manutenção da memória coletiva, que ligada à afetividade e aos lugares de memória, prolonga e dá consistência às lembranças sociais.

2 MÉTODOS

Com relação ao objetivo proposto por este trabalho, conforme aprovado pelo Programa

[2] Embora a teoria de Pierre Nora (1993) não reconheça 'patrimônios materiais' como lugares de memória, a leitura proposta por este trabalho entende que o simbolismo e os signos imateriais presentes na Estação Ferroviária para os moradores de Tarabai delineiam este espaço como um 'lugar de memória'.

Especial de Iniciação Científica (PEIC) da UNOESTE, foram levados em consideração os registros de memória da área e as intervenções realizadas pelo poder público na Estação Ferroviária de Tarabai. Também foram realizados levantamentos de campo em diferentes dias e horários da semana, a fim de observar as dinâmicas comportamentais quanto ao uso do espaço pelos usuários da Estação em diferentes dias da semana e horários do dia, pontuando as ocupações dos moradores do município.

As práticas presentes na Estação Ferroviária foram catalisadas e expressadas através de croquis, que permitiram a elaboração de "mapas mentais", conforme propõe Kevin Lynch (2011). Posteriormente, houve a elaboração de diagramas digitais com o auxílio do *software Illustrator* para melhor compreensão da situação espacial da Estação. Nos diagramas foram anexadas fotografias tiradas durante os levantamentos e editadas através do *software Photoshop*.

Embora o uso dos "mapas mentais" auxilie na compreensão das relações espaciais que os moradores de Tarabai exercem na Estação Ferroviária, a edição de fotografias tiradas no espaço compõe parte importante dos levantamentos realizados in loco, ajudando a salientar as apropriações existentes na Estação e identificar o processo de abandono que o espaço se encontra.

As observações diretas realizadas na Estação Ferroviária de Tarabai foram complementadas com revisão bibliográfica, pesquisas em bancos de teses e dissertações, artigos científicos embasando o aporte teórico sobre: lugares de memória, práticas espaciais, espaços públicos em pequenas cidades.

3 RESULTADOS

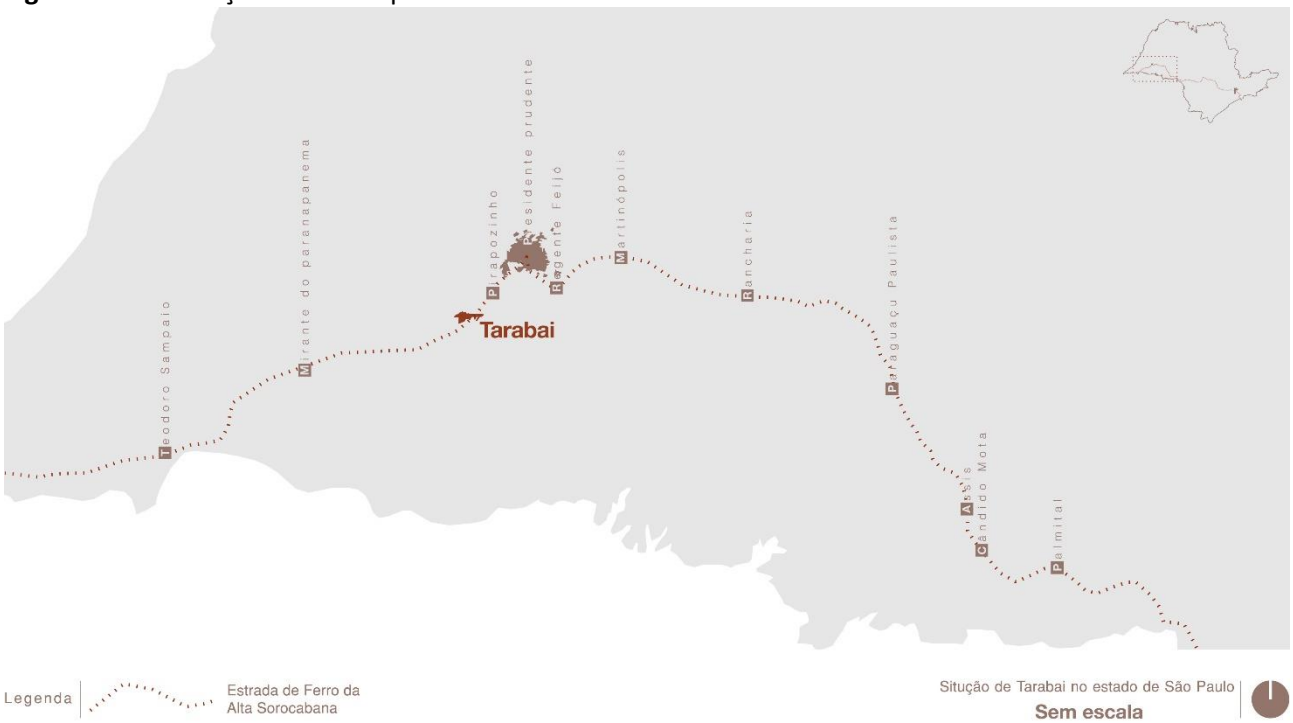
Apesar da abundância de discussões que permeiam a vida urbana, a maioria dos estudos se concentra em compreender as médias e grandes cidades, excluindo por consequência, a maioria dos municípios brasileiros do crivo acadêmico, visto que 70% das cidades brasileiras contam com população inferior a 20 mil habitantes (MATÉ; SANTIAGO, 2017).

Entretanto, a análise da estruturação cartográfica dos pequenos centros urbanos pode colaborar na identificação de suas particularidades, como a configuração tipológica e morfológicas de seus espaços públicos, a influência da memória coletiva na construção e perpetuação dessas áreas e suas potencialidades da autogestão (MATÉ; SANTIAGO, 2017). Entre as cidades que corriqueiramente não são analisadas pela academia, está Tarabai, município localizado no oeste paulista, com população aproximada de 7,5 mil habitantes (IBGE, 2019).

3.1 A MEMÓRIA DE TARABAI: COMPREENSÃO E RECONHECIMENTO DA ESPACIALIDADE

"Tarabai foi fundada por João Boff, em 1939" (IBGE, 2017, s.p.). O imigrante italiano tinha como objetivo fundar uma vila a 28 km do principal centro urbano da região oeste de São Paulo, Presidente Prudente (Figura 01). Para isso, dividiu a área recém-adquirida em 500 lotes, e iniciou a construção da sua casa no dia 15 de agosto de 1939. Após a construção de sua casa, João Boff fundou à vila e a nomeou de Nova Itália, nome que logo foi alterado em consequência da 2ª Guerra Mundial, quando o então presidente Getúlio Vargas decretou a proibição do nome "Itália em território nacional, forçando a mudança da nomenclatura da cidade para Nova América" (MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS, [2021]).

Figura 01. Localização do municipio de Tarabai no estado de São Paulo.



Fonte: Governo do estado de São Paulo (1977), adaptado pelos autores, 2020.

Ao longo do processo de desenvolvimento inicial, a cidade contou com grande número de imigrantes vindos de outras regiões do país e de outros países, como foi o caso do Espanhol "Ulpiano Sevilha, que veio de Birigui, com sua mulher, Beatriz Grima, e os filhos Roque e Paulo, em 1941", responsável por comprar os 500 lotes disponíveis da vila, interessado por suas terras férteis (MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS, [2021].).

> A base econômica era a agricultura rudimentar. Entretanto, a partir desta data começa aumentar o número de famílias que mudavam para Nova América, impulsionando o crescimento da vila. Migrantes nordestinos, vindos de Pernambuco, Ceará, Paraíba, Minas Gerais, entre outros, e imigrantes japoneses, italianos e espanhóis, escolheram a região para morar (MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS, [2021]).

Com o crescimento populacional da vila, em 1946, foi erigido a primeira Capela em madeira, com torre e sino em um terreno doado por Ultiano Sevilha, ficando por muitos anos sob tutela do Padre Hilário, que visitava o local a cavalo. O espaço foi usado até o ano de 1954, quando o Padre Hilário decide construir uma nova Capela, que contava arquitetonicamente, com duas sacristias e capacidade para 30 bancos (MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS, [2021]).

Em consequência ao desenvolvimento econômico do povoado de Nova América, no ano de 1948, Ulpiano e seus moradores passaram a defender a elevação da condição de vila para distrito de Pirapozinho, o que ocorreu no ano de 1949 através da Lei Estadual nº 2456, renomeando como Distrito de Paz de Nova América (MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS, [2021]).

Na década de 1950, é implantado no municipio o primeiro cartório, a rodoviária, o posto de saúde e o primeiro Grupo Escolar através da Lei Estadual nº 36509 decretada pelo então Governador Adhemar de Barros (Figura 02). Nesta mesma ocasião, o Governador manifestou "a vontade de homenagear o amigo, Deputado Estadual Felício Tarabay", através da mudança do nome do Distrito, que passou de "Nova América para TARABAI" (MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS, [2021]).

Figura 02. Primeira escola instalada na cidade de Tarabai.



Fonte: Lourdes Encarnação Calvo/Maria Branquinho Calvo, 1967.

Já com o nome de Tarabai e após muitos embates políticos, no dia 28 de fevereiro de 1964, o Distrito é elevado à categoria de Município, se desmembrando da cidade de Pirapozinho por meio da Lei Estadual 8.092 (IBGE, 2017). Consequentemente a emancipação político-administrativa, a capela é elevada ao título de Paróquia, período em que as missas eram realizadas pelo Padre José Strona (MEMORIAL DOS MUNICÍCIPIOS, [2021]).

Apesar da emancipação municipal e o ritmo do desenvolvimento lento em seus primeiros anos, a paisagem da cidade de população predominantemente rural começa a mudar quando, no ano de 1954 a empresa Camargo Corrêa instala acampamento para a construção do ramal ferroviário de Dourados na cidade (MEMORIAL DOS MUNICÍCIPIOS, [2021]).

A Estação Ferroviária foi implantada no município em 1958, sendo apenas um "ponto de parada, que pertencia ao Ramal Dourados" (KAWAKAMI; FERNANDES, 2017, p. 770). A linha implantada com o propósito de possibilitar o escoamento das produções agrícolas da região oeste do estado de São Paulo também levou o desenvolvimento as cidades ameaçadas pela estagnação econômica de Pirapozinho, Tarabai, Teodoro Sampaio e Euclides da Cunha, chegando a Dourados e Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2016).

Os benefícios foram vistos também no comércio do município, devido a aproximação da Estação ao centro da cidade de pequeno porte, que contava com intensa comercialização de tecidos. Consequentemente, novos moradores chegaram a região e o vínculo econômico que Tarabai tinha com o município de Pirapozinho se intensificou. Porém, o pleno funcionamento das locomotivas que passavam pelo ramal de Dourados não durou muito, limitando o uso de passageiros em 1973, que voltou anos depois. Em 1980, é retomada o transporte de cargas, dois anos depois da sua interrupção (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2016, p. 01).

Esta breve retomada no funcionamento do transporte ferroviário do Ramal de Dourados durou até o ano de 1984, quando as locomotivas pararam de rodar pelos trilhos e a paisagem de abandono da estrutura usada se torna predominante, situação que foi amplamente noticiada na época:

> [...] na estação de Tarabaí, aparecem as marcas do abandono, com vidraças quebradas, destelhamento, desmoronamento de paredes, piso, além do acúmulo de entulhos nos portões malcheirosos (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2016, p. 01).

Entretanto, a paisagem de abandono perdurou até o início da década de 1990, quando o espaço da Estação Ferroviária do município passou por um processo de reforma, implementada pelo então prefeito da cidade, Waldemar Calvo, que põe em prática o plano de integrar a área como local de "lazer de Tarabai" (KAWAKAMI; FERNANDES, 2017, p. 771). Entre as reformas implementadas, foi instalado iluminação pública, parque infantil e quadra poliesportiva (Figuras 03), que anos após sua implantação se encontram novamente em desuso e abandono.

Figuras 03. Situação da Estação Ferroviária após a implementação de melhorias em sua infraestrutura.



Fonte: Lourdes Encarnação Calvo/Maria Branquinho Calvo, 1992.

Apesar das intervenções aplicadas no período, melhorando o sistema de iluminação e redirecionando o uso do local como área de lazer, o estado de abandono volta a ocupar a paisagem, processo que tem início ao final da década de 1990, quando os trilhos que permaneciam instalados no espaço são retirados, representando um ato de ruptura da memória local, desvinculando a representação da época do funcionamento do transporte ferroviário no município.

Portanto, a descaracterizações realizadas pelo poder público na área da Estação Ferroviária foi um marco de ruptura em seu processo histórico, desvinculando o espaço de suas memórias. Embora realizadas de maneira centralizada, estas intervenções não se configuraram como um inibidor para que haja apropriações atualmente no espaço, já que seus moradores usam da sua estrutura diariamente, manifestando sua importante para o cotidiano da população Tarabaína, que informalmente rememoram o tempo em que o trem passava pela cidade, demonstrando que o local está vivido em seus imaginários pessoais.

4 DISCUSSÕES

As discussões propostas por este trabalho sintetizam as apropriações realizadas no espaço da Estação Ferroviária pelos moradores de Tarabai, entendendo a relação do espaço com a memória local dentro da realidade urbana do município. Para tanto, é necessário entender a estruturação urbana da cidade e a influência da Linha Férrea para seu desenvolvimento histórico e socioeconômico.

Responsável por propiciar desenvolvimento e atrair novos contingentes migratórios populacionais para o município de Tarabai, a Linha Férrea do Ramal de Dourados foi também influente na constituição do traçado urbano da cidade, à segregando em duas áreas – Norte e Sul. Esta divisão consequentemente, propiciou em caracterizações particulares de cada região, como a presença predominante do comércio local à norte e o caráter residencial de maior vulnerabilidade social na parcela sul.

Dentro deste contexto urbano dividido pela Linha Férrea, a parte norte do município conta com os principais equipamentos urbanos implantados em Tarabai, como bancos, mercados, praças públicas, escolas, creches, UBS's e a única rodoviária da cidade. Está concentração de equipamentos variados fomentam a circulação de pessoas, atraindo usuários e transeuntes, perpetuando está região como uma centralidade (Figura 04).

Figura 04. Mapa da cidade de Tarabai, destacando o perimetro da Fepasa e da área de estudo.

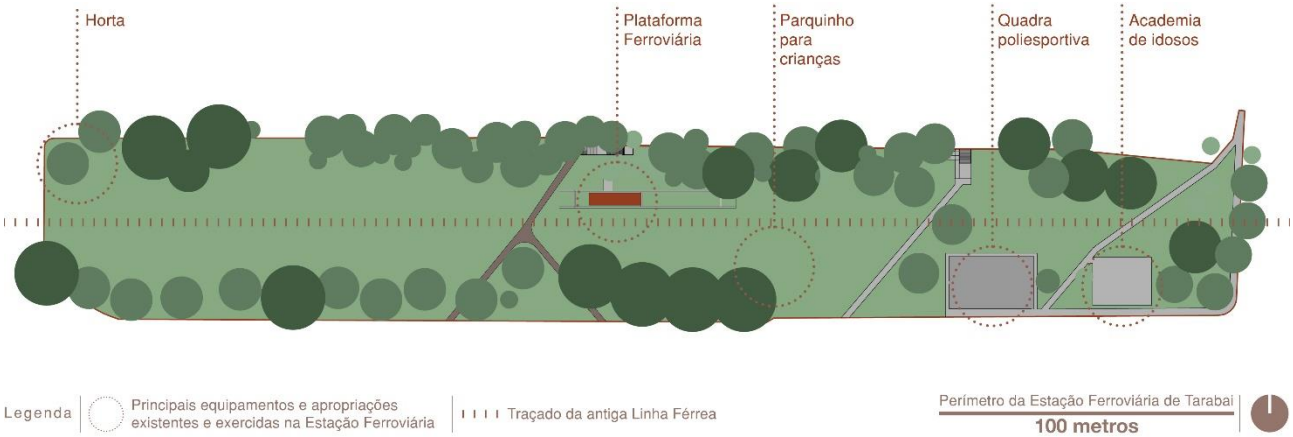


Fonte: Arquivo DWG da Prefeitura Municipal de Tarabai, adaptado pelos autores, 2020.

Está divisão da cidade de Tarabai e a consequente setorização de funções propiciada pelo traçado da Linha Férrea do Ramal de Dourados condiciona para que os moradores exerçam apropriações particulares no espaço da Estação Ferroviária, como a circulação diária pelo local, realizadas majoritariamente nas direções norte > sul e sul > norte, com o propósito de alcançar os mais diversos objetivos.

Apesar de realizadas diariamente por seus moradores, este fator não é suficiente para a constituição de relações mais estreitas entre os usuários e o espaço da Estação Ferroviária, que conta com equipamentos implementados e mobiliários urbanos em estado de abandono em seu território (Figura 05).

Figura 05. Mapa do perimetro da Estação Ferroviária de Tarabai.



Fonte: Arquivo DWG da Prefeitura Municipal de Tarabai, adaptado pelos autores, 2020.

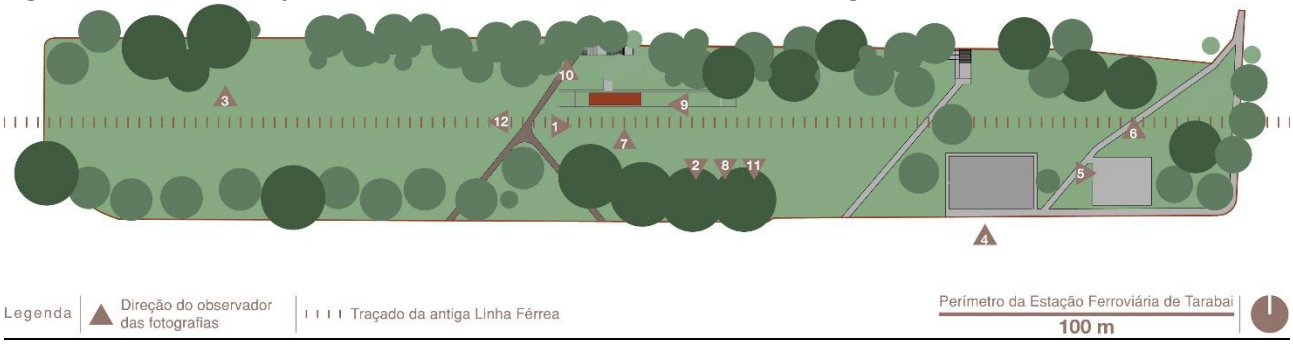
Entre os equipamentos urbanos implantados na Estação Ferroviária, está uma academia de idosos e uma quadra poliesportiva, ambas localizadas a leste. A parte central conta com a presença da Plataforma Ferroviária, principal elemento histórico do espaço e que se

encontra em total estado de abandono e próximo a alguns brinquedos para crianças, também degradado. A oeste a paisagem muda, já que não conta com nenhum tipo de equipamento urbano, existindo apenas uma horta implantada por um dos moradores da cidade.

4.1 RELAÇÕES ESPACIAIS LEVANTADAS EM VISITAS *IN LOCO* NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TARABAI

Durante a primeira visita no dia 06 de janeiro de 2020, no período da tarde (18h), realizada na área da antiga Estação Ferroviária de Tarabai (Figura 06), um circo estava sendo instalado no local, causando movimentação atípica na área.

Figura 06. Área da Estação Ferroviária de Tarabai, com indicativo das figuras.

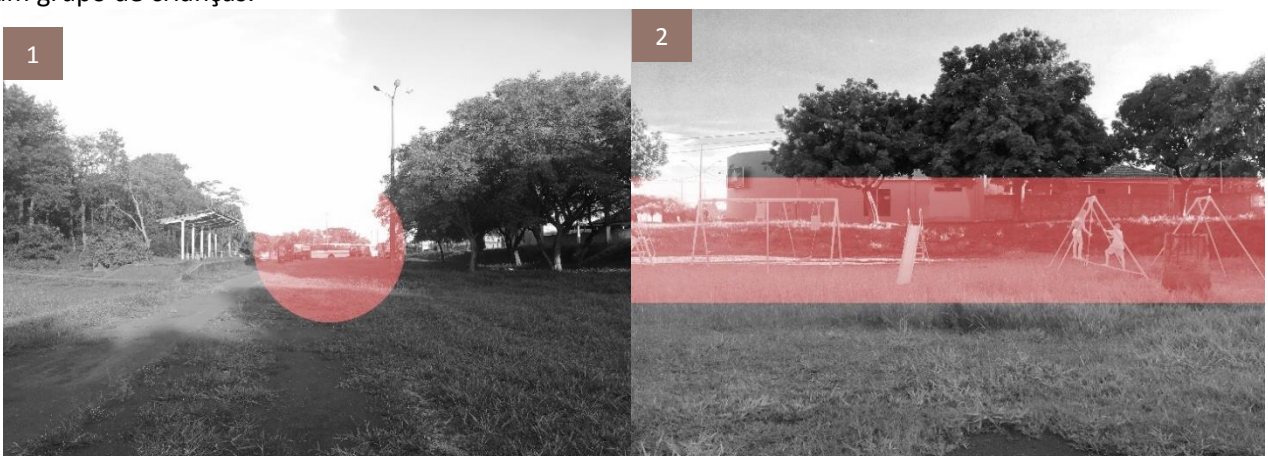


Fonte: Arquivo DWG da Prefeitura Municipal de Tarabai, adaptado pelos autores, 2020.

É bastante comum a instalação desse tipo de estrutura na área da antiga Estação, ocasionando o aumento da movimentação de moradores, que passam a frequentar o espaço (Figura 07). Além do circo, parques de diversão itinerantes também se instalam no local por períodos que variam de uma a duas semanas em diferentes épocas do ano, independente dos períodos de festividade da cidade, como aniversários municipais ou festas religiosas.

Nesta mesma visita, além da movimentação causada pela chegada do circo, duas crianças, um menino e uma menina com aproximadamente 10 anos de idade, utilizavam os brinquedos do parquinho, adaptando seus usos para brincar em um dos balanços, já que todos os mobiliários instalados nesta área estavam em estado de degradação e quebrados (Figura 08).

Figura 07 e 08. Instalação do circo no espaço da Estação Ferroviária e uso dos brinquedos do parquinho por um grupo de crianças.



Fonte: Os autores, 2020.

Mais a leste, próximo a horta existente na área, alguns moradores com faixa etária de 20 anos estavam reunidos e conversavam enquanto usavam alguns bancos e mesas de madeira ali

instalados, que apresentavam aspectos de baixa conservação, já danificados decorrente de intempéries do tempo. Estas apropriações comprovam que existe, além da horta mantida particularmente, usos não planejados realizados por parte dos moradores no perímetro da Estação Ferroviária (Figura 09).

Figura 09. Uso da estação para além dos mobiliários instalados pela prefeitura – Horta e bancos de madeira.



Fonte: Os autores, 2020.

Quanto a situação dos mobiliários urbanos, destaca-se o estado de abandono destes, especialmente da quadra poliesportiva, onde a estrutura do piso está danificada e irregular. Além do piso, parte da mureta que cerca a quadra desmoronou e os escombros permaneciam ao seu redor, sem previsão de serem recolhidos e reparados. Já os componentes necessários para as práticas esportivas estavam em falta ou danificados, como os gols, a rede de voleibol e também as cestas de basquetebol (Figura 10).

A condição da área dedicada a academia de idoso não se diferencia muito da quadra poliesportiva, pois também se encontra em estado de completo abandono por parte do poder público. A sensação é intensificada quando se trata do guarda corpo que cerca o local, danificada em consequência de um acidente anos atrás, quando um veículo invadiu a área e desde então não foi reparada pelo poder público. Situação similar se encontra os mobiliários dedicados ao exercício, que também estavam danificados e sem previsão de concerto.

Além da degradação, o espaço não conta com nenhum tipo de estrutura de sombreamento, visto que a antiga árvore que sombreava a área morreu e foi podada, desestimulando o uso dos mobiliários em dias de sol intenso, situação comum no ano inteiro na cidade. Se durante o dia a luz natural direta é um problema, nos períodos noturnos a falta de iluminação artificial aumenta a sensação de insegurança, formando mais uma barreira de uso (Figura 11). Essas situações contribuem para que não haja novas apropriações realizadas rotineiramente pelos moradores de Tarabai, limitando o potencial de uso que o espaço pode oferecer.

Figura 10 e 11. Estado de abandono da quadra poliesportiva e da academia de idosos.



Fonte: Os autores, 2020.

Durante esta mesma visita, notou-se a presença do mato alto no espaço da Estação, contribuindo para a formação de uma paisagem de completo abandono, embora não foi visto em nenhum ponto o acúmulo de lixo. Essas situações justapostas não constituem, entretanto em um inibidor de circulação no espaço, visto que os moradores mantinham seus fluxos cotidianos na área.

Com a implantação da linha férrea no município de Tarabai na década de 1950 e o consequente desenvolvimento da cidade neste mesmo período, diversos projetos de conjuntos habitacionais de interesse social foram implantados no município nos anos seguintes, principalmente na parte sul do perímetro urbano da cidade em relação à linha (Figura 12). A implantação desses conjuntos habitacionais sem a previsão de espaços para o comércio junto à fraca economia local trouxe um forte caráter residencial para esses bairros.

Figura 12. Mapa da localização dos principais conjuntos habitacionais implantados na cidade de Tarabai.



Fonte: Arquivo DWG da Prefeitura Municipal de Tarabai, adaptado pelos autores, 2020.

Além disso, a proximidade desses bairros com o centro da cidade reforçou a perpetuação de uma única centralidade no município, onde estão instalados os principais pontos comerciais e equipamentos urbanos. A principal consequência do processo de expansão

urbana sem o suporte de planejamento foi a divisão do município em norte e sul, reforçando o aspecto de passagem na Estação.

Ao dividir a cidade em norte e sul, a Estação Ferroviária reforça perante os moradores de Tarabai o seu caráter como área de passagem, que se intensifica em horários que os ônibus da empresa Jandaia chegam e partem para Presidente Prudente do terminal rodoviário (5h00, 6h00 e 18h00), levando um grande fluxo de pessoas a passarem pela área, que almejam alcançar o ponto de partida do transporte público ou então suas residências na parte sul (Figura 13).

Figura 13. Uma das três passagens usadas pelos moradores da Estação Ferroviária em estado de abandono.



Fonte: Os autores, 2020.

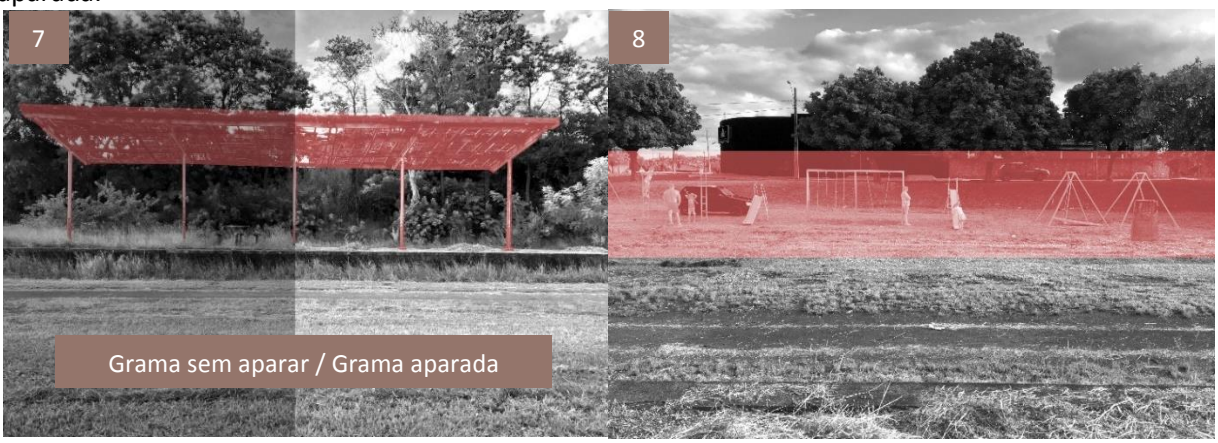
Outro fator que colabora para a consagração da Estação Ferroviária como local de passagem é pelo fato de uma das escolas (Escola Estadual Deputado Felício Tarabay) estar ao sul da Estação, levando os alunos a passarem pelo espaço. Apesar desse fluxo diário, constante e em diferentes períodos, poucas pessoas estabelecem na área algum tipo de uso regular além da passagem, tratam o local com certa apatia.

A visita realizada durante o dia 23 de fevereiro de 2020 ocorreu no período da tarde (17h45), em um domingo de tempo aberto e temperatura agradável. Apesar do clima favorável para realização de atividades externas e do domingo ser um dia em que normalmente as pessoas estão em casa e predisposta a saírem, poucas foram vistas no espaço, demonstrando a ociosidade da área mesmo em condições que favoreçam seu uso.

A percepção de abandono permanece mesmo que parte do local esteja com a grama aparada, o que facilita a circulação pela área, situação diferente vista durante a última visita. Porém, partes do perímetro ainda mantem a grama alta, especialmente na plataforma da Estação Ferroviária (Figura 14).

No que tange as apropriações realizadas pelos moradores no espaço, observou-se: uso dos brinquedos para crianças por um senhor de meia-idade que realizava exercícios, cena vista em outras visitas. Diferentes dos levantamentos anteriores, neste dia duas crianças (um menino e uma menina na faixa etária de 10 anos) foram vistas usando os brinquedos infantis sozinhas, além de uma senhora junto a uma terceira criança, que chegaram posteriormente e começaram a brincar, apesar da condição precária desses equipamentos, apresentando risco de machucar os usuários (Figura 15).

Figura 14 e 15. Situação de abandono por parte do poder público permanece, mesmo com parte da grama aparada.



Fonte: Os autores, 2020.

Durante essa visita, foi visto um casal heterossexual com idade aproximada de 30 anos circulando pelo local. O mesmo atravessou a área na direção transversal, subiram na plataforma da Estação e seguiram caminho a passos lentos (Figura 16). Isso demonstra que, apesar das pessoas buscarem na área um local de lazer, os poucos atrativos e o estado de abandono não são suficientes para estabelecer laços de permanência na área.

Figura 16. Casal passeando pelo perímetro da Estação Ferroviária.



Fonte: Os autores, 2020.

Mesmo com as apropriações pontuais, a ociosidade da Estação do ponto de vista macro permanece, caracterizando o local como de passagem; onde os usuários realizam trajetos principalmente nas direções norte/sul e sul/norte.

Os trajetos realizados pelos moradores de Tarabai na Estação são divididos em três, se diferenciando pelas suas respectivas estruturas e acessos que fornecem, denominados de trajeto 1, trajeto 2 e trajeto 3 para esta análise, organizados da esquerda para a direita, ou de oeste para leste. O trajeto 1 conta com uma escadaria fora das normas da NBR 9050 sem a presença de pavimentação na maioria do seu caminho. Já o trajeto 2, conta com uma rampa e uma escadaria, ambas em estado de abandono, porém com pavimentação, situação similar ao trajeto 3 (Figura 17).

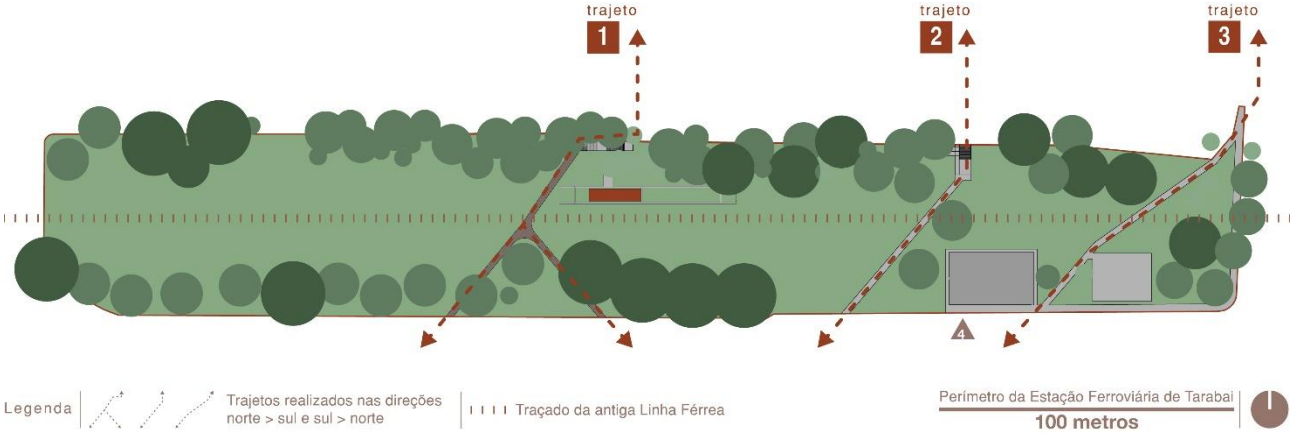
Figura 17. Diferentes percursos realizados pelos moradores no perímetro da Estação Ferroviária.



Fonte: Os autores, 2020.

Esses caminhos realizados pelos moradores e usuários da área se destacam pelo fato de não apresentarem nenhuma infraestrutura, faltando pontos de acessibilidade, de iluminação e a presença do mato alto que os cercam, deixando esses locais com pouca visibilidade e aumenta a sensação de insegurança. Em certos pontos, a situação é mais grave, já que em trechos próximos a plataforma da Estação (trajeto 1), o trajeto não conta com pavimentação, o que dificulta o uso em períodos de chuva, já que parte do espaço empoça de água (Figura 18).

Figura 18. Trajetos realizados pelos moradores de Tarabai no perímetro de estudo da Estação Ferroviária.



Fonte: Arquivo DWG da Prefeitura Municipal de Tarabai, adaptado pelos autores, 2020.

Este trajeto muito se assemelha aos caminhos criados pelos próprios usuários, conhecidos popularmente como “linha de desejo”, reforçando as apropriações não planejadas e a caracterização do espaço como local de passagem, principalmente por parte dos moradores da parte Sul do município (Figura 18), que desejam alcançar os equipamentos urbanos ou comércio a Norte da Estação Ferroviária (trajetos 2 e 3).

Além disso, todos os pontos da linha interurbana do transporte público estão implantados a Norte da área da Estação Ferroviária. Consequentemente, essas rotas acabam sendo obrigatórias para quem necessita do transporte coletivo e de algum tipo de atendimento nos equipamentos urbanos. Apesar dos fluxos diários, os moradores dessa área não demonstram estabelecer laços com o local, situação que não colabora para a realização de usos mais diversificados.

Durante a última visita realizada na área da Estação Ferroviária, na sexta-feira, dia 28 de fevereiro de 2020 por volta das 13h30, foi

observado que a ociosidade do local se intensifica em horários comerciais, em contrapartida ao fluxo de pessoas transeuntes em determinados trechos, que é maior do que os vistos aos finais de semana. A ausência de apropriações neste período transforma a paisagem de maneira a transparecer calmaria.

Áreas que anteriormente foram vistas em uso, como os brinquedos para crianças também estavam ociosas, apesar do recesso escolar por conta do feriado de carnaval (Figura 19). A grama que anteriormente estava alta, causando a sensação de completo abandono foi aparada completamente, aumentando a visibilidade no local.

Figura 19. Brinquedos para crianças em ociosidade.



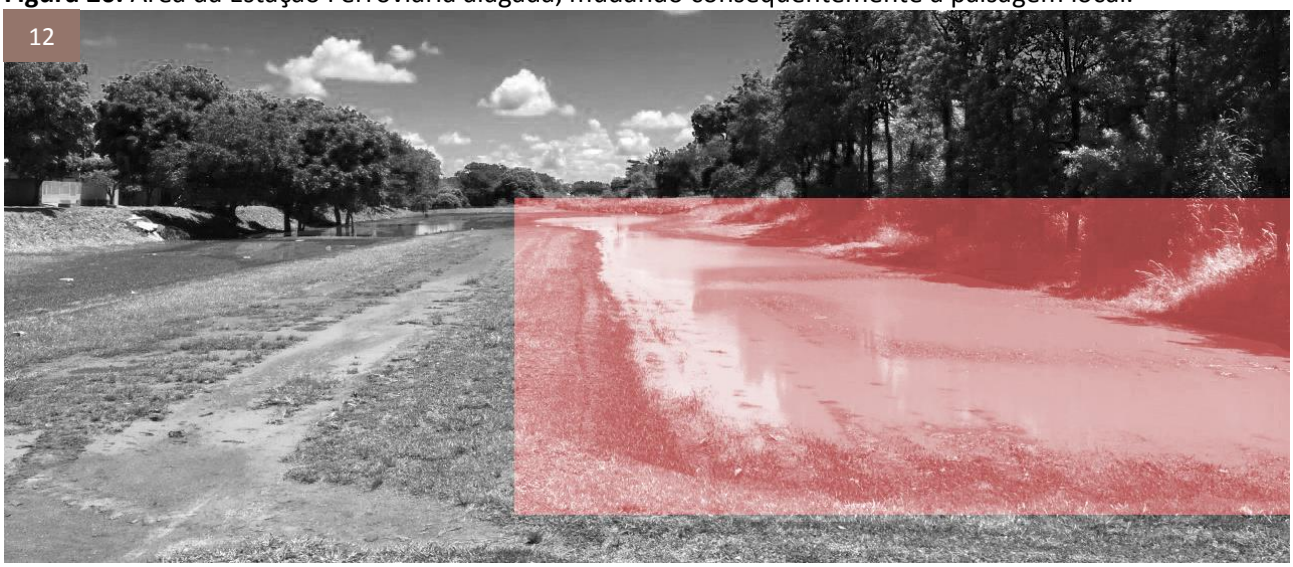
Fonte: Os autores, 2020.

Destaca-se a intensidade de fluxo neste horário em direção a parte mais central da cidade (trajeto 3), onde está a Praça Matriz e os principais comércios do município. O caminho realizado para o terminal rodoviário também é bastante usado pelos moradores, justificando-se pelo horário do transporte público, que chega e parte para o município de Presidente Prudente, mesmo em situações onde a passagem não apresenta condições propícias em consequência da chuva que alaga parte da Estação Ferroviária (trajeto 1) (Figura 18).

De modo geral, as intensidades dos fluxos no espaço mudam de acordo com as necessidades imediatas dos moradores e também dos horários que essas atividades ocorrem. Exemplificando a situação atual de ocupação da Estação a partir da necessidade dos moradores da zona sul, que passam pelo espaço quando precisam chegar aos comércios do município e demais serviços, dando preferência ao trajeto 2 e 3. Já quando desejam chegar ao Terminal Rodoviário, dão preferência ao trajeto 1.

Outro ponto importante a se destacar e que é característico do perímetro da Estação Ferroviária é quanto à época de chuva e como ela muda a paisagem local. Isso ocorre visto que, parte da área da Estação alaga quando o volume de chuva é muito alto, impossibilitando o uso e a passagem de pessoas (Figura 20). Em consequência, os usuários desses caminhos alagados acabam alterando seus trajetos quando desejam chegar ao Terminal Rodoviário, de forma que aumenta a distância percorrida.

Figura 20. Área da Estação Ferroviária alagada, mudando consequentemente a paisagem local.



Fonte: Os autores, 2020.

Apesar dos fluxos de usuários realizados na Estação, não foi avistado nenhuma ocupação permanente realizada pelos moradores durante está visita. Parte dessa situação pode ser explicada pelo horário comercial em que o levantamento foi realizado e pela falta de atrativos que a área conta, que poderiam propiciar a permanência.

Portanto, apesar das diferenciações de ocupações realizadas pelos moradores de Tarabai na Estação Ferroviária em diferentes dias da semana e horários, as apropriações são realizadas de maneira esporádicas e pontuais, situação que pode ser explicada pelo abandono que o espaço se encontra, colaborando para que os moradores não estabeleçam laços profundos com o local, existindo a necessidade da conscientização da sua importância através da memória comunitária.

A análise historiográfica da Estação Ferroviária de Tarabai é colaborativa para o processo de compreensão da importância do local no desenvolvimento socioeconômico do município e a formação da paisagem urbana como é tida hoje, visto que a sua implantação foi um vetor culminante ao traçado da cidade e sua respectiva divisão em norte e sul, obrigando os moradores a circularem pelo espaço, que ganha um novo significado; o de passagem.

Apesar dos caminhos serem realizados diariamente, nenhum tipo de relação é concretamente definitiva, mesmo com alguns moradores procurando aos finais de semana um lugar de lazer no espaço, o que lhes é negado pela situação de degradação e falta de atrativos, manifestando que, assim como outros 'lugares de memória', a Estação Ferroviária também passou pelo processo de valorização do novo em detrimento do velho, levado ao abandono por parte do poder público e da sociedade civil Tarabaína, que realiza ali algumas atividades corriqueiras, embora não estabeleçam laços e relações sólidas com sua espacialidade.

Portanto, através das análises espaciais e históricas é possível concluir que o poder público municipal demonstra ser ineficiente ao lidar com este espaço, impedindo que os moradores de Tarabai passem pelo processo de reconhecimento da importância das memórias contidas na Estação Ferroviária e seu papel dentro da história do município. Consequentemente, estas limitações levam ao distanciamento popular em relação ao espaço, exigindo medidas ativas e participativas para que as futuras gerações percebam a sua notoriedade e se veem diariamente cada vez mais próximos deste local.

REFERÊNCIAS

CASADEI E. B. Maurice Halbwachs e Marc Bloch em torno do conceito de memória coletiva. **Revista Espaço Acadêmico**, Maringá, n. 108, p. 154-161, maio, 2010.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **E. F. Sorocabana (1958 – 1971) FEPASA (1971 –C. 1988).** 2016. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tarabai.htm. Acesso em: 4 fev. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **História.** [2019]. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/tarabai/historico. Acesso em: 04 fev. 2021.

Governo do estado de São Paulo (1977), adaptado pelos autores, 2020. **Mapa Ferroviário (1977) FEPASA.** Disponível em: https://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimonio-cultural/projetos/projeto-memoria-ferroviaria-pmf/documentos-digitais/mapas-historicos/. Acesso em: 02 set. 2021.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Património Imaterial**. 2014. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234. Acesso em: 04 fev. 2021.

KAWAKAMI, A. Y; FERNANDES F. M. Uma linha e uma história: a Linha Férrea de Tarabai - SP. **Colloquium Socialis**, Presidente Prudente, v. 1, n. esp. 2, jul/dez, p. 766 – 773. 2017. DOI https://doi.org/10.5747/cs.2017.v01.nesp2.s0226

LYNCH, K. **A imagem da cidade.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

MATÉ, C.; SANTIAGO, A. G. Espaços livres privados nas pequenas cidades. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, n. 40, p. 59 - 85. 2017. DOI https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i40p59-85.

MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS. **Tarabai.** [2021]. Disponível em: https://www.memorialdosmunicipios.com.br/tarabai. Acesso em: 04 fev. 2021.

NORA, P. *et al.* Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, São Paulo, v. 10, 1993.

PESAVENTO, S. J. História, memória e a centralidade Urbana. **Revista Mosaico**, Goiânia, v. 1, n. 1, p. 3-12, 2008.

SCHMIDT, M. L. S.; MAHFOUD, M. Halbwachs: Memória Coletiva e Experiência.**Psicologia USP**, São Paulo, v. 4 , n. 1/2. p. 285 – 298, 1993.