

Tecnologia da sobrevivência: saberes e novos usos na ocupação Cidade Locomotiva em Ribeirão Preto/SP¹

Survival technology: knowledge and new uses in the urban periphery

Rizzatti, Helena



 Helena Rizzatti

helenarizzattifonseca@gmail.com

Departamento de Geografia do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, da Universidade Estadual de Maringá, Brasil

Percursos

Universidade do Estado de Santa Catarina, Brasil

ISSN-e: 1984-7246

Periodicidade: Cuatrimestral

vol. 23, núm. 51, 2022

revistapercurso.s.faed@udesc.br

Recepção: 07 Setembro 2021

Aprovação: 18 Março 2022

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/815/8154144012/>

DOI: <https://doi.org/10.5965/1984724623512022105>

Resumo: No artigo, propõe-se um diálogo com a teoria do espaço geográfico elaborada por Milton Santos incorporando a ideia, discutida pela autora, de tecnologia da sobrevivência como uma junção entre saberes ancestrais, conhecimentos, técnica e tecnologia para a construção cotidiana da periferia urbana. Compreendida como espaço opaco, a periferia é concomitantemente rugosidade, resistência e atualização da modernização seletiva do espaço urbano. Sugere-se, a partir disso, que a sobrevivência nesses lugares exige uma racionalidade alternativa para sua construção diária. A partir da ocupação denominada Cidade Locomotiva, construída na cidade de Ribeirão Preto, interior do estado de São Paulo, analisa-se como a população que nela reside construiu e constrói esse lugar por meio da tecnologia da sobrevivência. A metodologia aplicada para a realização desta pesquisa foi revisão bibliográfica, consulta à fonte de dados secundários e acesso a dados primários por meio de visitas técnicas com o poder público local, as lideranças e moradores/as da ocupação, além de trabalhos de campo durante o período de dois anos. Busca-se, assim, demonstrar o conhecimento que essa população possui sobre os vetores da modernização e os limites impostos à sua vida diariamente. Além de compreender como a tecnologia da sobrevivência, uma modernidade alternativa constituída no cotidiano do lugar, é resistente, ainda que também reprodutora, da urbanização corporativa brasileira.

Palavras-chave: periferia urbana, ocupação urbana, Ribeirão Preto/SP.

Abstract: In the article, a dialogue with the theory of geographic space elaborated by Milton Santos is proposed by incorporating the idea, discussed by the author, of technology of survival as a junction of ancestor knowledge, expertise, technique and technology for the daily constructions of low-income outskirts neighborhoods. Low-income outskirts neighborhoods which can be understood as an opaque space, are concomitantly, roughness, resistance and update of the selective modernization of urban space. With all this in mind, it is suggested that survival in such places requires an alternative rationality for its daily construction. Considering the occupation named Cidade Locomotiva, built in the city of Ribeirão Preto, in the State of São Paulo, it is analyzed how the population who live in it have built and build this place through the technology of

survival. The applied methodology for the realization of this research was literature review, consultation to the secondary data source and access to primary data through technical visits with the local public power, leaders and residents, in addition to field work during the period of two years. Hence, it seeks to demonstrate the knowledge that this population have on the vectors of modernization and the limits imposed to their daily lives. In addition to comprehending how survival technology, an alternative modernity constituted in the day-to-day of the place, is resistant, and yet a reproducer of the Brazilian corporative urbanization.

Keywords: urban periphery, urban occupation, Ribeirao Preto/SP.

INTRODUÇÃO

O espaço geográfico nos revela as sucessivas modernizações e suas contradições impulsionadas pelas alterações no modo de produção capitalista. Contém um acúmulo desigual de tempo devido à sobreposição de modernizações, que se instituem segundo as características de cada formação socioespacial (SANTOS, 2008). Considerando o espaço geográfico uma indissociabilidade, contraditória e complementar, entre configuração territorial e relações sociais (SANTOS, 2017), compreender o processo de urbanização nos exige essa atenção em toda a sua trama.

Da totalidade ao lugar (SANTOS, 2014), tem-se que entender como vão se construindo um ao outro, espaço e sociedade. Desde o cotidiano do lugar também se tece a urbanização e, adentrar essa escala espaço-temporal é encontrar como as estruturas da urbanização corporativa (SANTOS, 2008) se manifestam e são reproduzidas e contrarrestadas no cotidiano; no caso deste texto, da periferia urbana. Reivindicamos essa periferia como modernidade alternativa (MILLÁN, 2013), ainda que em potencial, com o intuito de nos atentarmos não só às vidas, mas ao saber ancestral e ao conhecimento existente nesses lugares. A partir da ideia de uma outra modernidade, pode-se captar tanto as resistências latentes quanto as resistências potenciais, em gestação, que constroem o Período Popular da História (SANTOS, 2000).

Nesse período, os novos usos dados à técnica e à tecnologia são essenciais e possíveis, em grande medida, pela dinamização de saberes ancestrais e conhecimentos. Para captá-los, estudou-se a capacidade de construção da cidade por meio do que nomeamos de tecnologia da sobrevivência (RIZZATTI, 2020) criada pelos homens e mulheres, majoritariamente negros e negras, que constroem essas grandes áreas, constituindo diversas formas-conteúdo da periferia urbana. Para percorrer esse caminho, primeiramente, apresentaremos os pressupostos teóricos que são a base para a proposta da tecnologia da sobrevivência. Tais pressupostos partem da teoria elaborada por Milton Santos com destaque para os conceitos de espaço opaco, lugar, formas-conteúdo da periferia urbana e direito ao território. Posteriormente, mobilizamos essa proposta teórica por meio da análise de uma ocupação urbana, a Cidade Locomotiva, localizada na periferia de Ribeirão Preto, município do interior do estado de São Paulo.

Buscamos demonstrar como o processo de construção desse lugar exige racionalidade e modernidade alternativa com o intuito de disputar a narrativa corrente de que na periferia urbana não há modernidade, modernização, saberes e conhecimentos acumulados. Pretendemos, assim, renovar o pensamento de Milton Santos - mostrando, dialeticamente, sua atualidade, ao operacionalizá-lo - do qual partimos para compreender o processo de urbanização brasileira hoje.

Periferia urbana como modernidade alternativa: da opacidade à luminosidade

O termo periferia urbana é entendido, neste texto, como relativo à “ausência de acessibilidade e dotação de bens e serviços [...] [e não à] distância física do centro” (SANTOS, 2009, p. 36). Essa compreensão abarca também a população de baixa renda residente nas áreas centrais da cidade a qual, embora esteja próxima, muitas vezes, não tem acesso a esses bens e serviços. Não obstante, quando se apreende essa periferia a partir de seu cotidiano, amplia-se a complexidade quanto à sua dimensão espaçotemporal, abarcando a vida de relações que a constituem. Assim, enfatizamos a acessibilidade à infraestrutura urbana, serviços e bens para delimitar a periferia, mas também o “compartilhamento de costumes, modos de vida e condições sociais em determinados territórios” (D’ANDREA, 2020, p. 25). Por isso, entendemos essa periferia como lugar e o analisaremos a partir da escala do cotidiano.

Segundo Ana Clara Torres Ribeiro (2005, p. 411), “é em busca do tecido social que se constata [...] a valorização contemporânea do cotidiano e do lugar”.

A possibilidade de uma teorização que abranja o todo e a parte no campo do espaço se tornou possível também através, creio eu, e digo com toda a timidez, do cotidiano. Porque o cotidiano é a realização das pessoas e, quem sabe, também das instituições e das empresas nos lugares. (SANTOS, 1999, p. 22)

A periferia urbana resulta da constante modernização seletiva do território (SILVEIRA, 2007), logo, a seu modo, também é modernidade, posto que a cada inovação modernizadora é necessária uma reinvenção por parte dela para supri-la. Em sua tese, Ana Paula Mestre (2015) expõe essa necessidade de adaptação às inovações a partir das redes de distribuição e controle da energia elétrica. No mesmo sentido, buscamos dinamizar essa proposta a partir das ocupações de terras urbanas cada vez mais presentes em várias cidades do Brasil, a partir do início dos anos 1980.

Essas ocupações são manifestações, formas-conteúdo (SANTOS, 2008), que se atualizam seguindo as mudanças do processo de urbanização no país. As populações que nelas residem constroem grandes parcelas das cidades, implantando, dentre inúmeras outras interferências, casas, ruas, avenidas, praças, redes de distribuição de água e energia elétrica. Tudo isso tornou-se possível pelo acúmulo de conhecimento, saber, técnica e tecnologia. Trata-se da verdadeira tecnologia da sobrevivência (RIZZATTI, 2020), que aponta como os saberes e conhecimentos permitem a implantação de técnica e tecnologia, por meio de objetos técnicos, e a construção de enormes parcelas de cidades, em áreas centrais e distantes, e em períodos pretéritos e atuais, conformando a periferia urbana.

Como explica a criadora do projeto social Gato Mídia², no Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, Thamyra Thâmara:

Baixa tecnologia são as gambiarras. Aquilo que a periferia já cria todo dia para resolver problemas de escassez ou de ausência do Estado, mas não é visto como tecnologia. Existe a ideia de que tudo que a periferia produz é “jeitinho brasileiro”, nunca inovação. A gente vê o gato de uma forma moralista, mas é inovação. É tecnologia da sobrevivência. (THÂMARA, 2018, grifo nosso)

Dessa reportagem, tiramos o termo utilizado aqui devido à proximidade com nossa compreensão de que as periferias urbanas apontam racionalidades e modernidades alternativas. Ao invés de serem entendidas como inadequadas, são todo o contrário, pois contêm inovação, desde a perspectiva de uma outra modernidade. Esse termo dialoga com as propostas de “arte do fazer” (DE CERTEAU, 2003); “viração” (RIBEIRO, 2005); “arte do contorno” (TELLES, 2015); e, principalmente, de “gambiarra” (MESTRE, 2015). A última diferencia-se dos autores anteriores pelo foco no uso dos objetos e na construção do lugar, mas propomos o nome tecnologia da sobrevivência (RIZZATTI, 2020) com a intenção de lembrar que se trata, sim, de conhecimento e saber e que é um tipo de modernidade. Por isso, utilizamos a ideia de tecnologia, em contraposição à de gambiarra, posto que esta reduz a ênfase na capacidade de inovação e modernização que o termo tecnologia carrega.

Nomeado por Mária Millán, com base em Bolívar Echeverría, consideramos que se trata de uma “modernidade alternativa”:

o espaço aberto em e pelas mobilizações sociais do final do século XX e início do XXI, movimentos que atravessam e rompem com a modernidade realmente existente³ da qual provém, encontramos o laboratório social, político, de vivência, imaginativo e enunciativo, performativo e prefigurativo, do que denominamos modernidade alternativa, pós-capitalista.⁴ (MILLÁN, 2013, p. 50, tradução da autora)

Bolívar Echeverría (2010) considera a modernidade alternativa como as outras racionalidades já existentes na América Latina desde os povos pré-hispânicos, ou seja, não trata especificamente dos espaços urbanos. Propomos fazer essa leitura pois compreendemos que também nos espaços urbanos estão as ancestralidades, os saberes e as técnicas outras que se tentou apagar desde a colonização (SILVA, 2020). Para isso, é necessário compreender a modernidade como diferente de capitalismo, ainda que inerente a ele. Nas palavras de Millán:

ainda que seja certo que não se pode conceber o capitalismo sem modernidade, seria possível imaginar uma modernidade sem capitalismo, que existiu no passado, como projetos derrotados de uma modernidade não capitalista; e que se apresenta como potência prefigurada no presente.⁵ (MILLÁN, 2013, p. 51, tradução da autora)

Esse entendimento de uma modernidade alternativa baseia-se, portanto, na compreensão de que a colonização, realizada na América Latina por mais de três séculos, engendrou, além da sua posição periférica na Divisão Internacional do Trabalho (DIT), também uma negação de toda a cultura; cosmologia; tecnologia; idioma das sociedades que aqui viviam e, em parte, ainda vivem. Logo, foi negado compreendê-las como modernidades. Especificamente tratando do Brasil, Renato Emerson dos Santos explica que:

A colonialidade é ao mesmo tempo (i) o contraponto complementar da modernidade (não existiria modernidade sem colonialidade, e viceversa); (ii) herança, atualização e continuidade da colonização (que, mais do que a chegada do colonizador, era a chegada de um “pacote enredado de relações de poder”); e (iii) uma forma de leitura totalizante do modo de produção capitalista que, ao invés de privilegiar uma forma específica de exploração, dominação e hierarquização (a relação de classe) como sendo aquela capaz de definir o todo, toma a ideia de que este modo de produção não se afirmaria sem a coexistência [...] de múltiplas formas de poder operantes na complexidade das interações e do tecido social. (SANTOS, 2019, p. 4)

Enquanto bell hooks (1990, p. 15) fala de um espaço da margem como um “espaço de recusa onde se pode dizer não ao colonizador, ao opressor”. Sem vê-lo de maneira romântica como espaço externo e interno, “onde os oprimidos vivem separados de seus opressores” (HOOKS, 1990, p. 15), e que pode ser compreendido como físico, mas também como linguagem, pertencimento e resistência. Segundo a autora, “um local de criatividade e poder, esse espaço inclusivo onde nos recuperamos, onde nos movemos em solidariedade para apagar a categoria colonizador/colonizadores. Marginalidade como local de resistência” (HOOKS, 1990, p. 15).

Entendemos, assim, que a modernização capitalista busca a constituição de pontos luminosos no território (SANTOS, 2013). São áreas de alta acumulação de capital, os chamados espaços modernos ou da modernização, logo, com alta densidade técnico-científico-informacional (SANTOS, 2013, 2017), que só se constitui por meio da exploração, reprodução e manutenção dos espaços opacos, ou a periferia urbana em suas diversas formas-conteúdo.

O elemento central para pensar a periferia não é sua situação quanto à regularização, mas justamente a acessibilidade às possibilidades da modernização capitalista nesses territórios (SANTOS, 2009). Como Milton Santos e María Laura Silveira explicam

não haveria, então, exagero em considerar tais espaços luminosos? Dito assim, isto é, sem crítica, estaríamos adotando e mesmo engrossando uma visão preconceituosa da organização do espaço, ao atribuímos qualificação valorativa a uma característica que interessa apenas a um grupo limitado de atores. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 264)

Dessa maneira, é importante destacar que a conexão entre luz e acúmulo de capital não é um elogio a esse processo, mas uma constatação da densidade técnica, científica e informacional, de capital, tecnologia e organização, que neles se acumulam (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Iluminados são, muito mais, os

saberes continentes na periferia urbana. Os espaços opacos seriam, assim, os territórios, por excelência, da diversidade, devido às densidades humana e comunicacional que possuem, posto que “a opulência dos lugares [...] não adviria de sua densidade técnica, mas de sua densidade humana [...] onde a riqueza comunicacional é maior” (SANTOS, 2013, p. 161). Afinal, a pobreza atual não é resultado da “exclusão da modernidade, mas, sobretudo, da presença desta” (SILVEIRA, 2007, p. 4). Mestre (2015, p. 245) recorda que “o fenômeno da periferização [...] assume formas que escondem a essência dos processos, e a própria modernização das cidades é uma trajetória que oculta fórmulas de crescimento e pobreza”.

Afirmamos essa indissociabilidade da atualização das formas de reprodução do capital no espaço urbano e as proliferações e diversificações das periferias, posto que a formação socioespacial (SANTOS, 2008) brasileira instituiu uma urbanização avassaladora, apoiada justamente na acumulação de capital por meio da periferização (SANTOS, 2009; ROLNIK, 2015). São as formas-conteúdo que o modo de produção capitalista gera e podem ser compreendidas pela análise das dinâmicas territoriais. E são também formas de luta para sobreviver, mas também para resistir a esse processo.

As ocupações de terras urbanas caracterizam-se pela rápida ação de construção de moradias, majoritariamente em terrenos públicos, mas também em terrenos privados, dentro do perímetro urbano, pela população de baixa renda, e possível a partir de um planejamento prévio para a escolha do local, do momento e da forma como ocorrerá a ocupação (RIZZATTI; SILVA, 2017). Para isso, além das casas, são construídas parcelas de cidade com a instalação de rede de eletricidade e distribuição de água; abertura de ruas e avenidas; construção de praças; organização de eventos de diversos tipos; entre muitas outras materialidades e ações. Dessa maneira, exige-se planejamento para construí-las e mantê-las, por meio de novos usos dados aos objetos e às ações que constituem e se constituem no espaço urbano. É a luta pelo direito ao território (SANTOS, 2014, p. 157-158) que constrói parcelas de cidade.

Trata-se, de fato, do inalienável direito a uma vida decente para todos, não importa o lugar em que se encontre, na cidade ou no campo. Mais do que o direito à cidade, o que está em jogo é o direito a obter da sociedade aqueles bens e serviços mínimos, sem os quais a existência não é digna. Esses bens e serviços constituem um encargo da sociedade, por meio das instâncias do governo, e são devidos a todos. (SANTOS, 2014, p. 157-158)

Essa luta se dá não apenas na periferia, mas também nas áreas centrais das cidades que estão em disputa, seja com a manutenção dos cortiços, terreiros, favelas e quilombos urbanos (KIDOIALE; MUIANDÊ, 2018), seja pelo trabalho da população periférica, que está por toda a cidade, sustentando-a. E, mais do que isso, a periferia está no centro (SANTOS, 2008, 2000) porque construiu, e constrói, grande parte do que atualmente se compreende como as áreas luminosas das grandes cidades e metrópoles brasileiras.

Para a construção e manutenção da periferia urbana, com destaque para as ocupações de terras, é necessário um acúmulo de saberes pretéritos e conhecimentos que remetem à extrapolação do tempo cronológico e linear, além de uma relação conflitante entre temporalidade hegemônica e uma outra temporalidade, que se inter cruzam nesses lugares. Podemos considerar que “o conhecimento é o resultado de um aprendizado social, pois que ele é antes de tudo conhecimento das determinações socialmente constituídas” (GORZ, 2005, p. 79). O saber, por sua vez, está mais relacionado com a capacidade de cada um de aprender a partir das situações do cotidiano. O saber é composto pela “atividade social que constrói relações comunicativas, não submetidas a um comando” (GORZ, 2005, p. 12).

Nota-se, então, uma diferença essencial entre os saberes e os conhecimentos: enquanto estes últimos podem atender à ação hegemônica, os saberes valorizam e provêm do cotidiano, respondendo às necessidades que nele surgem, tornando-se, muitas vezes, uma maneira de resistir às ordens vindas de fora do lugar, nomeadas também como verticalidades (SANTOS, 2017), por meio dos vetores da modernização (RIBEIRO, 2013) e da temporalidade hegemônica (SANTOS, 2013).

a ordem global funda as escalas superiores ou externas à escala do cotidiano. [...]. A ordem local funda a escala do cotidiano, e seus parâmetros são a co-presença, a vizinhança, a intimidade, a emoção, a cooperação e a socialização com base na contiguidade [cotidiana]. (SANTOS, 2014, p. 170)

Não obstante, há uma linha tênue entre saber e conhecimento, afinal, eles se retroalimentam. Michel Foucault (1989, p. 148) nos recorda que “todo saber tem sua gênese em relação de poder”. Inspirada nesse autor, Mestre (2015, p. 241) reflete que “os pobres são ágeis para subverter as técnicas e as normas. [...] [e] resolvem situações de escassez com habilidade” e aponta para o poder contido no saber dos pobres. A autora Patricia Hill Collins é assertiva, nessa diferenciação, a partir da análise da mulher negra:

A distinção entre conhecimento e sabedoria, assim como o uso da experiência como o limite entre os dois, têm sido fundamentais para a sobrevivência da mulher negra. No contexto das opressões interseccionais, a diferença é fundamental. **Conhecimento sem sabedoria é suficiente para os poderosos, mas sabedoria é essencial para a sobrevivência dos subordinados.** (COLLINS, 2019, p. 411, grifo nosso)

Manter uma ocupação urbana só é possível devido ao acúmulo de saberes e conhecimentos para além dos anos de vida daqueles que a constroem. Como escreve Michel de Certeau (2003, p. 47), “muitas práticas cotidianas [...] são do tipo táticas [...] [e] dependem de saberes muito antigos”. Esse acúmulo ultrapassa o tempo de vida dessas pessoas. Só é possível pela sobreposição de saberes pretéritos, que remetem a tempos passados, indicando, inclusive, a importância da comunicação para tal sobreposição e a coetaneidade entre passado e futuro.

A ação espontânea sustenta-se na comunicação e em saberes pretéritos [...]. Evidentemente, existe dominação da ação espontânea e preservada de aprendizados pretéritos, das relações hierárquicas e da vivência da escassez. Porém essa ação possui a capacidade de ir além do já concebido e previsto. Dos gestos-fios “impensados” podem vir descobertas radicalmente novas e vínculos imprevisíveis, o que também é necessário à tessitura do social [...]. Acrescente-se que o entendimento como “impensado” por determinado segmento social pode simplesmente expressar a existência de racionalidades alternativas, estranhas à lógica sistêmica (parcelar e excludente) dominante. (RIBEIRO, 2005, p. 421)

Há, assim, um acúmulo de tempos e práticas pretéritas na periferia urbana e, sem embargo, há atualizações concomitantes às mudanças do modo de produção capitalista. Trata-se do processo de periferização indissociável da urbanização corporativa brasileira (RIZZATTI, 2020).

Uma ocupação não se inicia no dia da chegada da primeira pessoa ao local. Via de regra, é uma formação que remete, no limite, à diáspora africana, às migrações entre as regiões brasileiras e/ou à migração campo-cidade (RIZZATTI, 2020). É uma história narrada por meio da vida de muitas pessoas e que aponta linhas de fuga do presente. Escreve Milton Santos, no desfecho da obra *O espaço do cidadão*: “ficar prisioneiro do presente ou do passado é a melhor maneira para não fazer aquele passo adiante, sem o qual nenhum povo se encontra com o futuro” (SANTOS, 2014, p. 161). Por isso, a periferia urbana aponta para o Período Popular da História (SANTOS, 2000), pois, prenhe de modernidade alternativa e saberes ancestrais que constituem a tecnologia da sobrevivência.

Tecnologia da sobrevivência: uma análise a partir da ocupação Cidade Locomotiva

O estudo das especificidades da periferia urbana e sua configuração territorial só é possível considerando materialidades e usos, de modo indissociado, contraditório e complementar (SANTOS, 2017). Para isso, propomos o termo tecnologia da sobrevivência (RIZZATTI, 2020), que problematiza como saberes e conhecimentos permitem a implantação de técnica e tecnologia, por meio de objetos técnicos, construindo enormes parcelas de cidades, em áreas centrais e distantes, e em períodos anteriores e atuais, conformando as periferias urbanas.

A Cidade Locomotiva localiza-se, hoje, nos arredores do Aeroporto Estadual Leite Lopes, no extremo norte da cidade de Ribeirão Preto⁶, às margens da Ferrovia CentroAtlântica (FCA). Constituiu-se, nesse local, desde fevereiro de 2014, após ser removida do bairro Ribeirão Verde, próximo à área atual (Imagem 1). Hoje, vivem ali 370 famílias (ao redor de mil pessoas). Seu nome se deve ao fato de que, no terreno vazio,

interno ao perímetro urbano, onde se instalou a ocupação, havia centenas de vagões de trem abandonados. Parte deles foi transformada em entulhos para o aterro da área e a outra parte, ao redor de dez vagões, foi transformada em moradia.

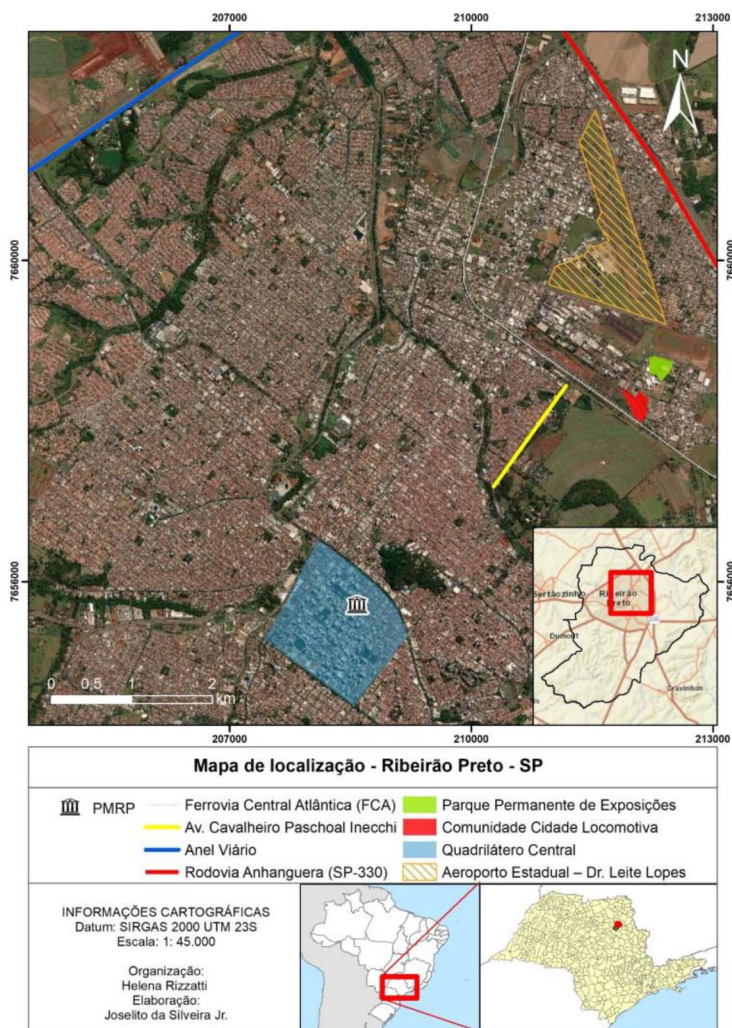


IMAGEM 1
Localização da comunidade Cidade Locomotiva em Ribeirão Preto/SP
Fonte: RIZZATTI (2020)

As lideranças da ocupação compõem um grupo subdividido entre diretores/as e colaboradores/as, dentre os quais destacam-se: Jucilene, Platimir, Abençoado e Baixinho. Instituíram, em fevereiro de 2018, a Associação de Moradores da Cidade Locomotiva (AMCL) e estão ligados/as à União dos Movimentos de Moradia (UMM)⁷, com sede na cidade de São Paulo.

Apresentamos na Imagem 2 algumas fotos feitas pela AMCL, nas quais é possível visualizar o tamanho e a organização urbanística da área, assim como é visível a passagem dos trens em fluxo (praticamente durante todo o dia), transportando, principalmente, açúcar. Podem ser observados os vagões de trens próximos aos balcões industriais nos quais algumas famílias expandiram a área de residência, conectando o vagão a uma construção em alvenaria (destacada na imagem).



IMAGEM 2

Cidade Locomotiva (Ribeirão Preto/SP) Legenda: três fotografias da comunidade Cidade Locomotiva.

Fonte: RIZZATTI (2020).

A área ocupada pela comunidade é majoritariamente de propriedade da União, devido à instalação da FCA (modal de transporte gerido em escala nacional)⁸, mas há uma rua, próxima à entrada da comunidade e distante da linha férrea, que é de propriedade municipal. Essa parcela tem característica estratégica para a escolha da área, pois, havendo algum terreno de responsabilidade do município, é facilitada a realização de acordos com o órgão público. Se toda a área fosse da União, o estabelecimento desses acordos seria mais difícil. Além disso, as lideranças limitaram uma distância de 30 metros da linha férrea, para a construção das casas. Segundo a legislação em vigor, é necessário manter um distanciamento mínimo de 15 metros.

Outra especificidade do terreno deve-se à destinação da área como bacia de contenção de águas pluviais⁹, com seu ponto mais baixo cumprindo a função de escoar o excesso de água superficial: um canal pluvial. A comunidade está toda rodeada por indústrias, que despejam seus esgotos sem tratamento nesse sulco profundo do terreno; além disso, alguns domicílios da ocupação e de favelas ao seu redor não possuem fossas sépticas. Logo, o canal pluvial torna-se um esgoto a céu aberto e, para escoar, necessita atravessar por baixo da linha férrea.

Para isso, há duas manilhas que despejam o material hídrico para fora da área onde está instalada a comunidade (é possível visualizar essa passagem e as manilhas na Imagem 3). Porém, a tubulação entope continuamente devido à alta quantidade de resíduos que se acumulam e, também, à péssima qualidade da obra de infraestrutura (de baixíssimo nível de complexidade). O resultado é que a Cidade Locomotiva sofre com um grave problema de alagamento durante o período de chuvas, que pode durar até seis meses, entre outubro e março



IMAGEM 3

Esgoto a céu aberto e a Ferrovia Centro-Atlântica na Cidade Locomotiva (Ribeirão Preto/SP) Legenda: (acima) passagem do canal pluvial pela linha férrea; (abaixo) manilha que faz a passagem por baixo da linha férrea.

Fonte: RIZZATTI (2020).

Em conversa realizada com os líderes Baixinho e Abençoado, eles falaram sobre essas especificidades da área. “Temos uma rede de esgoto a céu aberto, essa manilha é o causador do nosso problema que chega a alagar, por ela ser 60 por 60 [centímetros] quando vem muita água ela não dá vazão pra água, represa e sobe aí vai só subindo [...]” (BAIXINHO, 2018, informação verbal.) “Aquela casa ali já aterrou? Quero mostrar pra você a fundura. Era um barranco aqui, isso aqui era uma bacia, tá entendendo? Tipo uma bacia de contenção. Aí na época que veio o engenheiro “ah, mas não tem como fazer porque tem...” aquele negócio da bacia de Guarani lá, da água né [Aquífero Guarani], “que era seis metros, não podia mexer”. Eu disse: Abençoado¹⁰, você me dá um B8 [motor para bomba] e sai de perto eu lhe garanto que eu vou cavar 20, quer dizer, 50 centímetros e faço uma bacia de contenção aí... eu falo isso pra você porque eu já fui operador de máquina, tá entendendo? E eu fazia.” (ABENÇOADO, 2018, informação verbal.)

Nota-se, nas falas reproduzidas, que os moradores possuem saberes sobre o local em si; conhecimentos especializados sobre a técnica necessária para solucionar os problemas que identificam; assim como sobre o Aquífero Guarani, de amplitude nacional.

[...] o saber local, que é nutrido pelo cotidiano, é a ponte para a produção de uma política - é resultado de sábios locais. O sábio local não é aquele que sabe sobre o local propriamente dito; tem de saber mais e mais, sobre o mundo, mas tem de respirar o lugar em si para poder produzir o discurso do cotidiano, que é o discurso da política. (SANTOS, 1999, p. 21)

Como apontaram os líderes, em reuniões com o poder público (trabalho de campo, 2018), esses alagamentos decorrem da falta de obras de drenagem em um loteamento considerado legal, ou seja, se a prefeitura aprovou esse loteamento, é de sua responsabilidade cobrar dos proprietários originais a realização obrigatória dessas obras, ou o próprio poder público assumi-las, se esse for o acordo feito com os responsáveis pelo loteamento. Além disso, como relatam as lideranças, o próprio poder público fomentou a ocupação dessa área pela população após pessoas terem sido removidas da ocupação anterior, no bairro Ribeirão Verde. Esse fomento à ocupação de terrenos urbanos vazios, pelo próprio poder público, é comum no processo de urbanização brasileira (RIZZATTI, 2020).

A constante ocorrência dos alagamentos é uma característica fundamental para compreender esse lugar, porque marca seu cotidiano. É também um dos principais motivos da saída de famílias da área, em busca de outras ocupações, favelas, enfim, de periferia para morar, posto que esses alagamentos degradam em demasia suas vidas, dificultando o vislumbrar do futuro tão necessário para as lutas diárias. Como retoma Milton Santos (2017), a partir de Jean-Paul Sartre: a manutenção de projetos é essencial à vida.

Na imagem 4, da Cidade Locomotiva, notam-se as casas construídas dentro de antigos vagões de trem e o vagão social, que é utilizado como sede da AMCL



IMAGEM 4

Novos usos dados ao vagão social: sede da Associação de Moradores Cidade Locomotiva (Ribeirão Preto/SP) Legenda: vagão de trem onde funciona a AMCL (à esquerda) reunião da associação com moradores/as; (à direita) reunião das lideranças da associação com assistentes sociais.

Fonte: RIZZATTI (2020).

O uso de vagões de trem como moradia incorre em algumas perdas de qualidade de vida para as famílias que neles vivem, devido, por exemplo, ao alto índice de transferência de calor, pois o material de que são feitos os vagões esquenta demasiadamente o ambiente interno, no já quente verão ribeirão-pretano. Porém, é inegável a necessidade de saber e conhecimento para transformar esse objeto técnico de transporte numa residência conectada à rede de distribuição de água e à fossa séptica. Algumas famílias construíram casas de alvenaria na frente do vagão, incorporando-o como um cômodo (Imagem 2). Na imagem 5, reproduz-se um vagão antes de ser usado e, na Imagem 6, na casa do líder Abençoado, verificam-se os novos usos dados a esse objeto abandonado por décadas.



IMAGEM 5

Vagão de trem abandonado no início da ocupação da Cidade Locomotiva (Ribeirão Preto/SP) Legenda: vagão de trem abandonado sem nenhum uso.

Fonte: RIZZATTI (2020).



IMAGEM 6

Vagão de trem transformado em casa na Cidade Locomotiva (Ribeirão Preto/SP) Legenda: vagão de trem utilizado como moradia (à esquerda) armários da cozinha; (meio) chuveiro elétrico; (à direita) cozinha.

Fonte: acervo pessoal (2018).

Como explica Santos (2008), os lugares são acúmulo de tempo, assincronicamente, por unirem objetos de diferentes idades, e sincronicamente, porque todos esses objetos se juntam no lugar. Além disso, nos lugares, inter cruzam-se diferentes temporalidades. Por isso, o mundo está no lugar e o processo de globalização da economia amplia as singularidades dos lugares, em vez de homogeneizá-los como querem que acreditemos (SANTOS, 2000).

A presença simultânea de variáveis com idades tão diversas dá como resultado que a combinação característica de cada lugar é única. O lugar é, pois, o resultado de ações multilaterais que se realizam, em tempos desiguais, sobre cada um, e em todos os pontos da superfície terrestre.[...] O lugar assegura assim a unidade do contínuo e do descontínuo, o que a um tempo possibilita sua evolução e também lhe assegura uma estrutura concreta inconfundível. Em um ponto determinado no tempo, as variáveis do espaço são assincronizadas de um ponto de vista genético, isto é, levando em conta as diferenças de 'idade' que as caracterizam no polo do sistema e nos outros pontos periféricos do espaço. No entanto, as variáveis

funcionam sincronicamente em cada 'lugar'. Todas trabalham em conjunto, graças às relações de ordem funcional que mantêm. Cada lugar é, a cada momento, um sistema espacial, seja qual for a 'idade' dos seus elementos e a ordem em que se instalaram. (SANTOS, 2008, p. 258)

Os vagões abandonados (Imagem 5) também apontam para a necessidade de analisar a construção da periferia urbana de maneira não linear. É preciso reconhecer que esse objeto técnico tem especial importância para o modo de produção capitalista, pois foi implantado no país desde a segunda metade do século XIX com o aumento da produção cafeeira voltada para a exportação. São as linhas férreas construídas nesse período que explicam, em grande medida, o processo de urbanização do país e, principalmente, do estado de São Paulo (BRANDÃO, 2012; CANO, 2007).

A retomada desse objeto dando-lhe um novo uso é possível apenas por meio do acúmulo de conhecimento técnico e de saber ancestral, posto que, com o novo uso, institui-se uma nova força, a da autoestima que o saber fomenta. E, mais, esse saber fala sobre transmissão de conhecimento a partir do cotidiano, seja o que é partilhado no lugar onde se mora ou no lugar onde se trabalha. Trata-se da copresença essencial para a densidade comunicacional (SANTOS, 2017).

O espaço aparece como um substrato que acolhe o novo mas resiste às mudanças, **guardando o vigor da herança material e cultural**, a força do que é criado de dentro e resiste, força tranquila, que espera, vigilante, a ocasião e a possibilidade de se levantar. **Os velhos cimentos tornam-se novos cimentos:** línguas, religiões, culturas, modos de contemplar a Natureza, o Universo, modos de se ver e de ver os outros. [...]. *A técnica* entra aqui como um traço-de-união, histórica e epistemologicamente. (SANTOS, 2013, p. 34-39, grifo nosso)

Devido ao problema dos alagamentos, a área da comunidade foi aterrada com mais de duzentos caminhões de entulhos, elevando-se, de 1,5 metro a 5 metros, o nível que caracterizava o local quando as lideranças chegaram. Nas palavras de Abençoado: *“não tem nem um caminhãozinho, nem uma pedrinha de entulho, doado ou mesmo vendido pela prefeitura!”* (ABENÇOADO, 2018, informação verbal.) Boa parte desses entulhos provêm de outros vagões de trem abandonados que estavam na área e foram transformados em pequenos pedaços de ferro, para serem utilizados no aterro, após o aluguel de máquinas que fazem a moagem do ferro. Aqui, novamente, ocorre um novo uso dado a um objeto agido, herdado. Vagões que se transformam em material de aterro para auxiliar a sobrevivência; a reprodução da vida e a construção do lugar e da cidade. É possível ver, na imagem 7, momentos de aterramento da área.



IMAGEM 7

Aterramento com entulhos da Cidade de Locomotiva (Ribeirão Preto/SP)Legenda: tratores sendo utilizados para o aterramento da Cidade Locomotiva com uso de entulhos.

Fonte: RIZZATTI (2020).

Para transformar os vagões em pequenos pedaços que servissem como entulho, assim como para abrir as ruas e instalar o sistema de saneamento básico, as lideranças juntaram dinheiro com as/os moradoras/es (a chamada “vaquinha”) e também utilizaram o pagamento de associados da AMCL, que é opcional. Além disso, fizeram acordos com lojas que alugam o maquinário necessário para essas atividades para conseguirem descontos no aluguel.

Lembremos que esse é um dos principais trabalhos destinados à população de baixa renda no país. Assim, o conhecimento sobre como utilizar essas máquinas, onde conseguí-las e como negociar seus aluguéis fazem parte do cotidiano desses lugares e, a nosso ver, compõem o saber das mulheres e dos homens que neles vivem. As casas construídas em cima de entulhos são de alto risco, devido à instabilidade que geram no solo que dará a base para as construções. Mais um dentre os inúmeros riscos que se somam em seus cotidianos e no de expressiva parte da população urbana brasileira.

A instalação dessas infraestruturas coletivas, ou seja, que não são feitas para cada casa, exige trabalho coletivo. Na Imagem 8, está registrado um desses momentos para a construção de uma ponte com o uso dos trilhos de trem como base que, depois, foi finalizada com madeira.

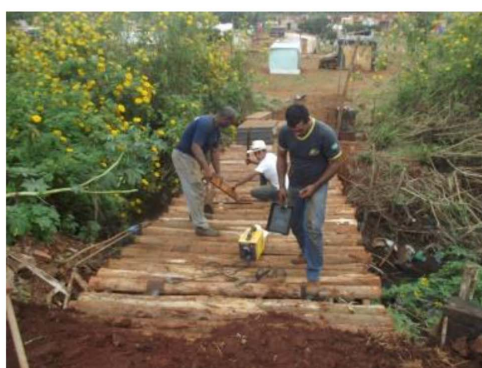
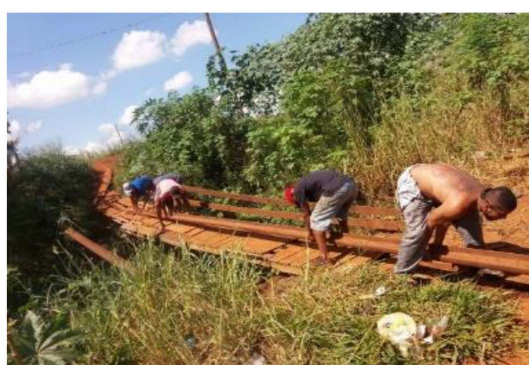


IMAGEM 8

Construção de ponte pela população da Cidade Locomotiva (Ribeirão Preto/SP) Legenda: (acima) moradores/as colocam parte de antiga linha férrea para a construção de ponte; (meio) moradores colocam parte de linha férrea para a construção de ponte; (abaixo) moradores finalizam a ponte com madeira.

Fonte: RIZZATTI (2020).

A área da Cidade Locomotiva já possui implantados, além do sistema de energia elétrica e distribuição de água, o sistema de saneamento básico todo instalado. Porém, para conectá-lo ao restante do sistema municipal, que é a única maneira para que funcione, é preciso desligar/cortar a ferrovia por um curto período de tempo, para a realização das obras de conexão. Entretanto, a empresa de transporte VLI até hoje não permitiu oficialmente esse corte, impedindo a plena utilização do sistema sanitário.

O tempo necessário para a ligação desse sistema é compreendido como prejuízo financeiro por parte da empresa. Enquanto para as pessoas que passam anos sem ter acesso à rede sanitária formal, ainda que seja necessária uma interrupção da ferrovia durante alguns dias para que o acesso seja feito, esse intervalo de suspensão do funcionamento da ferrovia é sentido e entendido como um curto período de tempo.

Embora convivendo lado a lado, população e empresa vivenciam temporalidades distintas (SANTOS, 2000; 2013). Quem deveria mediar essas diferentes interpretações era o poder público local que, se considerasse o gasto com patologias ocasionadas pela inexistência de saneamento básico, notaria que se trata de um curto período de tempo com grandes ganhos para a população local.

Tem-se, nessa suposta encruzilhada, uma dicotomia entre o cálculo econômico, de um lado, e o princípio de solidariedade de outro. Trata-se de uma suposta encruzilhada, pois ela própria é criada pelos novos paradigmas do governo empresarial, que diz transferir aos “cidadãos” a “liberdade” da competitividade e, no fim, o que realmente faz é atualizar a modernização capitalista por meio de uma racionalidade neoliberal. A urbanização corporativa também se atualiza.

Na realidade se institui um ato de juízo que depende de critérios éticos e políticos, por uma medida de eficiência a qual se supõe uma neutralidade ideológica. Desse modo, a tendência é ocultar as finalidades próprias de cada instituição em proveito de uma norma contábil idêntica, como se cada uma dessas instituições não tivesse valores constitutivos próprios.¹¹ (LAVAL; DARDOT, 2013, p. 317, tradução da autora).

Essa ligação do sistema sanitário implantado pela população com o restante da cidade só pode ser feita de maneira formal, ou seja, pelo órgão local responsável pela obra (Secretaria de Infraestrutura e Obras Públicas de Ribeirão Preto). Não fosse por isso, esse problema já teria sido solucionado pelos/as moradores/as. Enquanto isso, eles/as constroem suas próprias fossas sépticas para a destinação do esgoto de suas residências. Pode-se ver, na Imagem 8 (à esquerda), uma das estratégias encontradas com o uso de uma geladeira para esse fim. E, ainda na Imagem 9, à direita, encontra-se um item do sistema sanitário coletivo já implantado pela população, porém, ainda inativo.



MAGEM 9

Fossa séptica individual e sistema de esgoto sanitário coletivo na Cidade Locomotiva (Ribeirão Preto/SP) Legenda: (à esquerda) fossa séptica feita com geladeira antiga; (à direita) uma das entradas do sistema de esgoto sanitário.

Fonte: RIZZATTI (2020).

A análise da fotografia à esquerda na Imagem 8 nos exige uma sobreposição de camadas respeitando sua complexidade. Ao mesmo tempo em que é surpreendente a “viração”, a criatividade, a capacidade de dar novos usos aos objetos, a “arte do fazer”, a tecnologia da sobrevivência, se sobressai também o nível de precariedade. Imaginemos a diversidade de objetos utilizados pelas outras 370 casas que tiveram que instalar suas próprias fossas sépticas. Se é que todas instalaram, ou que apenas despejam seus esgotos diretamente no canal pluvial, que alaga constantemente¹², como fazem parte das indústrias ao redor da comunidade de acordo com o relato das lideranças.

A população que reside na periferia urbana - muitas vezes, se vê com poucas alternativas para evitar o despejo de maneira irregular de seus resíduos devido à ausência dessa infraestrutura de maneira formal. E ao

fazer o descarte irregular, não está necessariamente reproduzindo a lógica da urbanização corporativa, mas, também resistindo a ela de maneira consciente ou não. Pois, apesar desse despejo lhe prejudicar diretamente, essa população também exerce todos os dias a luta pelo direito ao território ao construir cotidiana e coletivamente a ocupação urbana onde mora e vive.

Considerações finais

A modernização capitalista exclui, das benesses que realiza e que promete realizar, a maior parte da população mundial (SANTOS, 2000), embora seja totalmente dependente dela (FEDERICI, 2017). Trata-se, outrossim, de uma modernização hegemônica (ECHEVERRÍA, 2010), conservadora, seletiva e sectária, que se propõe única.

As atualizações do modo de produção capitalista, por meio dessas sucessivas modernizações sectárias, fomentam novas formas-conteúdo da periferia urbana, a periferação, que também se atualiza, retomando saberes ancestrais. A luta social vai se alterando, já que a urbanização corporativa tensiona as lógicas cotidianas, e se aprimora, inovando as formas de resistência em busca do direito ao território (SANTOS, 2014).

A partir disso, pudemos constatar como a população constrói a periferia urbana diariamente, estruturando redes de distribuição de energia elétrica e água, pontes, casas, fossas sépticas, aterramentos etc. A infraestrutura urbana necessária à sobrevivência foi implantada exclusivamente pela população residente na comunidade Cidade Locomotiva, sem nenhum apoio do poder público do município de Ribeirão Preto. Tudo isso no período de quatro anos, entre o início da ocupação, em 2014, e a fundação da Associação de Moradores, no ano de 2018.

Embora seja um fato corriqueiro, ou até majoritário no processo de urbanização brasileiro, é necessário muito conhecimento e organização para realizar essas implantações. Muitos/as moradores/as da periferia urbana, como ocorre no lugar estudado, são trabalhadores/as que manejam esses objetos técnicos em seus postos de trabalho. E, mais, essas construções exigem constante manutenção. São inúmeras as madrugadas que a população passa reinstalando ou fazendo a manutenção dessas infraestruturas.

O domínio que possuem das técnicas e dos conhecimentos, mesclados com seus inúmeros saberes são uma potência, às vezes efetivada, às vezes iminente, que precisa ser devidamente problematizada nas análises do espaço geográfico. Essa junção de conhecimentos e saberes ancestrais das pessoas, que elaboram estrategicamente novos usos de objetos antigos, vindos de um espaço pretérito, herdado, resultado justamente da modernização, permitem a sobrevivência e a vida na periferia urbana. São saberes transmitidos entre gerações que viveram de periferia em periferia (SANTOS, 2009 [1990]), adaptando-se e adaptando-as às modernizações capitalistas, o que nomeamos como tecnologia da sobrevivência.

REFERÊNCIAS

- ABENÇOADO. [Entrevista cedida a] Helena Rizzatti Fonseca, Ribeirão Preto (SP), 06 fev. 2018.
- BAIXINHO. [Entrevista cedida a] Helena Rizzatti Fonseca, Ribeirão Preto (SP), 06 fev. 2018.
- BRANDÃO, Carlos. **Território & desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas: Unicamp, 2012.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional De Saneamento Ambiental - SNSA. **Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento - SNIS: diagnóstico dos serviços de água e esgoto - 2016**, Brasília, DF: SNSA/MCIDADES, 2018. 220 p. Disponível em: <http://www.snis.gov.br/diagnostico-anual-agua-e-esgotos/diagnostico-ae-2016>. Acesso em: 31 ago. 2021.
- CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 5. ed. Campinas: Unicamp, 2007.
- COLLINS, Patricia Hill. **Pensamento feminista negro: conhecimento, consciência e a política do empoderamento**. São Paulo: Boitempo, 2019.

- D'ANDREA, Tiaraju. Contribuições para a definição dos conceitos *periferia e sujeitas e sujeitos periféricos*. *Novos Estudos*, São Paulo: Cebrap, v. 39, n. 1, p. 19-36, jan./abr. 2020.
- DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano*. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2003.
- ECHEVERRÍA, Bolívar. *Acepciones de la Ilustración, en modernidad y blanquitud*. Ciudad de México: Ed. Era, 2010.
- FEDERICI, Silvia. *Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. Tradução Coletivo Sycorax. São Paulo: Editora Elefante, 2017.
- FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. 9. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1989.
- GORZ, André. *O imaterial: conhecimento, valor e capital*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HOOKS, bell. Choosing the margins as a space radical openness. p. 223-225. *In*: HOOKS, bell. *Yearning: race, gender and cultural politics*. Tradução não publicada de Camila Matos. Cambridge: South End Press, 1990.
- KIDOIALE, Makota; MUIANDÊ, Mametu N'Kise. Senzala, terreiro, quilombo. *Piseagrama*, Belo Horizonte, n. 12, p. 52-61, 2018. Disponível em: <https://piseagrama.org/senzalaterreiro-quilombo/>. Acesso em: 22 ago. 2021.
- LAVAL, Christian; DARDOT, Pierre. *La nueva razón del mundo*. Barcelona: Gedisa S. A., 2013.
- MESTRE, Ana Paula. *Sentidos da modernização na periferia da metrópole: o consumo de energia elétrica na economia dos pequenos em Heliópolis-SP*. 2015. Tese (Doutorado em Geografia) - IG, Universidade de Campinas (Unicamp), Campinas, 2015
- MILLÁN, Margara. Crisis civilizatoria, movimientos sociales y prefiguraciones de una modernidad no capitalista. *Acta sociológica*, Ciudad de México, DF, n. 62, p. 45-76, sept./dic. 2013.
- NASCIMENTO, Maria Beatriz. Quilombo: em Palmares, na favela, no carnaval [1977]. *In*: União dos Coletivos Pan-Africanistas - UCPA (org.). *Coletânea Beatriz Nascimento, Quilombola e Intelectual: possibilidades nos dias da destruição*. Diáspora africana: Filhos da África, 2018. p. 189-194.
- RIBEIRO, Ana Clara Torres. Sociabilidade hoje: leituras da experiência urbana. *Cadernos CRH*, Salvador, v. 18, n. 45, p. 411-422, 2005.
- RIBEIRO, Ana Clara Torres. O desenvolvimento local e a arte de 'resolver' a vida. *In*: POR UMA SOCIOLOGIA DO PRESENTE: ação técnica e espaço. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. p. 75-89.
- RIZZATTI, Helena; SILVA, Adriana Bernardes da. Cidades e contra-racionalidades: ocupações urbanas em Campinas/SP (do Parque Oziel ao Jardim Campo Belo). *Ra'eGa*, Curitiba, PR, v. 40, p. 211-230, 2017.
- RIZZATTI, Helena. *Urbanização corporativa vista pelo avesso: periferação, interseccionalidade e lugar - uma análise a partir das ocupações de terras urbanas*. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de Campinas (Unicamp), Campinas, 2020.
- ROLNIK, Raquel. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo, 2015.
- SANTOS, Milton. O território e o saber local: algumas características de análise. *Cadernos Ippur*, Rio de Janeiro, Ano XIII, n. 2, p. 15-26, 1999.
- SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. São Paulo: Record, 2000.
- SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova*. São Paulo: Edusp, 2008.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Editora Hucitec, 2008.
- SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa e fragmentada: O caso de São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2009.
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço e tempo*. São Paulo: Hucitec, 2013.
- SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 2014.
- SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 2014.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 2017.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Record, 2001.

- SANTOS, Renato Emerson dos. Geografia da ação nas lutas anti-racismo: um olhar aproximativo. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓSGRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL - ENANPUR*, 18., 2019, Natal. *Anais [...]*. Natal: EDUFERN, 2019. 27 f. SIL
- SILVA, Adriana M. Bernardes. **A contemporaneidade de São Paulo: produção de informações e reorganização do território brasileiro**. 2001. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 2001.
- SILVA, Cidinha da. Necropolítica X Tecnologias ancestrais de produção de infinitos. **Portal Geledés**, São Paulo, 14 maio 2020. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/necropolitica-x-tecnologias-ancestrais-de-producao-de-infinitos/>. Acesso em: 12 out. 2020.
- SILVEIRA, María Laura. Metrópolis brasileñas: un análisis de los circuitos de la economía urbana. *Revista Eure*, Santiago do Chile, v. XXXIII, n. 100, p. 149-164, 2007
- TELLES, Vera da Silva. Transitando na linha de sombra, tecendo as tramas da cidade (anotações inconclusas de uma pesquisa). *In: RIZEK, Cibele; OLIVEIRA, Francisco. A era da indeterminação*. São Paulo: Boitempo, 2007. p. 194-218.
- TELLES, Vera da Silva. Fronteiras da lei como campo de disputa: Notas inconclusas a partir de um percurso de pesquisa. *In: BIRMAN, Patricia et al. Dispositivos urbanos e trama dos viventes: ordens e resistências*. Rio de Janeiro: FGV, 2015. p. 509-531.
- THÂMARA, Thamyra. A mina que prova que a periferia é dona do conhecimento. *Hacker social*, ela criou espaço de compartilhamento no Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro. **Site Huff Post Brasil**. [S.l.], 11 jun. 2018. Disponível em: https://www.huffpostbrasil.com/2018/06/10/thamyra-thamara-a-mina-que-prova-que-a-periferia-e-dona-do-conhecimento_a_23455445/?utm_hp_ref=brhomepage&ncid=tweetlnkbrhpmg00000002. Acesso em: 26 jun. 2018.

NOTAS

- 1 Este artigo é uma adaptação da tese intitulada “Urbanização corporativa vista pelo avesso: periferização, interseccionalidade e lugar - uma análise a partir das ocupações de terras urbanas”, de Helena Rizzatti Fonseca sob a orientação da Profa. Dra. Adriana M. Bernardes da Silva, apresentada no ano de 2020, no Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) - Processo 140553/2017-7 e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), por meio do Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior - Processo PDSE 88881.189694/2018-01.
- 2 Disponível em: <https://gatomidia.com/>. Acesso em: 12 out. 2020
- 3 Segundo Millán (2013, p. 47), a modernidade realmente existente é a hegemônica, ou seja, caracterizada pela “tendencia totalizante de una forma de la modernidad, al tiempo que hay la existencia de otras formas posibles de modernidad, como simultaneidad tensionada del tiempo presente”.
- 4 “en el espacio abierto en y por las movilizaciones sociales de fines de siglo XX e inicio del XXI, movimientos que atraviesan y rompen con la modernidad realmente existente de la cual provienen, encontramos el laboratorio social, político, vivencial, imaginante y enunciativo, performativo y prefigurativo, de lo que denominamos modernidad alternativa, postcapitalista.” (MILLÁN, 2013, p. 50).
- 5 “si bien es cierto que no se puede concebir el capitalismo sin la modernidad, sería sin embargo posible imaginar una modernidad sin capitalismo, que ha existido en el pasado, como proyectos derrotados de una modernidad no capitalista; y que se nos presenta como potencia prefigurada en el presente.” (MILLÁN, 2013, p. 51).
- 6 Ribeirão Preto é a segunda maior cidade do interior do estado de São Paulo; localizada a 350 quilômetros de distância da capital, conta com aproximadamente 700 mil habitantes (IBGE, 2021, estimativa).
- 7 Fundada em 1987, na cidade de São Paulo, é uma importante organização que articula diversos movimentos que atuam em áreas de favelas, cortiços, mutirões, ocupações e loteamentos. <http://sp.unmp.org.br/>. Acesso em: 09 ago. 2019.
- 8 A Ferrovia Centro-Atlântica S. A. obteve a concessão da malha centro-leste em decorrência do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), em junho de 1996. Atualmente, é controlada pela empresa de logística VLL, que detém 99,9% de suas ações. Essa estrada de ferro insere-se num complexo logístico que envolve 7.220 quilômetros

de extensão e passa por mais de trezentos municípios, em sete estados brasileiros (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo) e Distrito Federal. É o principal eixo de integração entre as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste. Destaca-se como uma rota importante para o fluxo logístico de carga geral, por meio de suas conexões com outras ferrovias, permitindo o acesso aos maiores centros consumidores do país. (Disponível em: <http://www.vli-logistica.com.br/conheca-a-vli/ferrovias/ferrovia-centro-atlantica-fca/>. Acesso em: 11 ago. 2019).

- 9 Bacia de contenção de águas pluviais é um desnível feito no terreno como uma estratégia de drenagem, mais comum em áreas próximas a massas de vegetação nas quais são feitas as bacias.
- 10 Modo de tratamento que o líder dá a todos os seus interlocutores e que explica o seu próprio apelido.
- 11 En realidad se instituye um acto de juicio, que depende de critérios éticos y políticos, por una medida de eficiencia a la que se supone una neutralidad ideológica. De este modo se tienden a ocultar las finalidades propias de cada institución en provecho de una norma contable idéntica, como si no tuviera cada una de dichas instituciones valores constitutivos que le son propios.
- 12 Segundo dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (2016), cerca de 35 milhões de brasileiros não têm acesso à água tratada e mais de 100 milhões, equivalente à metade da população brasileira, não têm coleta de esgoto (Disponível em: <http://www.snis.gov.br/diagnostico-anual-agua-eesgotos/diagnostico-ae-2016>. Acesso em: 31 ago. 2021).