



Samaritá: do espaço de destruição à reinvenção do lugar.

Samarita: from the space of destruction to the reinvention of place.

Kauê Marques Romão¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9238-8265>

Evandro Fiorin²

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6556-1461>

Marina Biazotto Frascareli³

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7551-9235>

Resumo: Este artigo examina as transformações econômicas e urbanas de São Vicente, no litoral paulista, durante o ciclo do café e a subsequente desindustrialização ferroviária da cidade, o qual gerou resquícios urbanos pelo abandono do leito férreo. O objetivo é fazer uma outra leitura do território, revelado ao caminhar pela ferrovia e pelo uso do método cartográfico que possibilita o registro do encontro com os *Outros* - habitantes do leito ferroviário. Vagamos pelo primeiro bairro formado pelo surgimento da ferrovia e as zonas abandonadas do leito férreo, a errância torna-se percurso e método de apreensão do espaço. Nesse sentido, o trabalho desenvolve reflexões entre a desindustrialização e os usos possíveis pelos *Outros* a partir dos espaços abandonados da ferrovia.

Palavras-chave: Patrimônio; Ferrovia; Cartografia.

Abstract: This paper examines the economic and urban transformations of São Vicente, on the São Paulo coast, during the coffee cycle and the subsequent railway deindustrialization of the city, which generated urban remnants due to the abandonment of the railway bed. The objective is to make another reading of the territory, revealed by walking along the railroad and by the use of the cartographic method that makes it possible to register the encounter with the *Others* - the inhabitants of the railroad bed. We wander through the first neighborhood formed by the appearance of the railroad and the abandoned areas of the railroad bed, the wandering becomes a path and a method of apprehension of the space. In this sense, the work develops reflections between deindustrialization and the possible uses of the *Others* from the abandoned spaces of the railroad.

Keywords: Heritage. Railroad; Cartography.

¹ Arquiteto e mestrando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), na linha de pesquisa Urbanismo, Cultura e História da Cidade. Email: kaue.marques@posgrad.ufsc.br

² Arquiteto e doutor em Arquitetura e Urbanismo. Docente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Email: evandrofiorin@gmail.com

³ Arquiteta e mestranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista (UNESP), na linha de pesquisa Teoria, História e Projeto. Email: mb.frascareli@unesp.br

Introdução

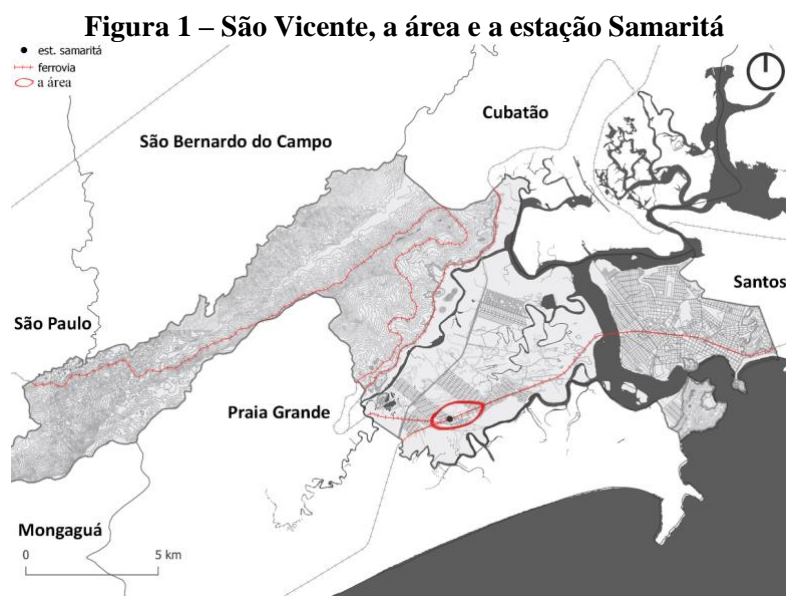
São Vicente, cidade que integra a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) no estado de São Paulo, foi palco do ciclo econômico da cultura cafeeira. Abrigou duas ferrovias que cortavam o município para o escoamento das mercadorias oriundas do interior paulista até o porto de Santos. A primeira ferrovia que atravessou o litoral se deu pelo ramal Santos-Juquiá construído pela *São Paulo Railway* (SPR) em 1914, sendo o primeiro leito férreo que atravessou o município, possibilitando a ligação entre as cidades de Santos, São Vicente e Itanhaém ao Vale do Ribeira.

A segunda ligação ferroviária, entre o interior do estado ao litoral sul, se deu pelo ramal Mairinque-Santos, construído pela empresa Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), inaugurada em 1937. Esta linha férrea iria alterar por completo o desenvolvimento urbano da cidade, anteriormente, restrita ao perímetro insular. Este ramal deu início a uma ocupação mais expressiva ao continente vicentino, fez surgir novos abairramentos, sendo o primeiro deles Samaritá na década de 1930. Entretanto, apesar do transporte ferroviário ser um elemento gerador do processo de ocupação da área continental da cidade, São Vicente sofreu mudanças devido à substituição do modal ferroviário para o rodoviário, durante o século XX, como novas rotas de deslocamento por meio da rodovia Padre Manoel da Nóbrega e da construção de uma ponte rodoviária ao lado da ponte ferroviária preexistente. O primeiro agrupamento urbano permitiu a territorialização de seus habitantes no continente e uma participação do município na história do processo de industrialização do estado de São Paulo, contudo, as transformações dos sistemas de transporte na cidade, possivelmente contribuíram para o processo de deterioração da arquitetura ferroviária, com perda de grande parte de suas referências do passado arquitetônico devido à dificuldade de preservação dos bens remanescentes do processo de industrialização tardio. Assim, diversas áreas à margem dos trilhos da cidade foram transformadas pelo desmantelamento ferroviário; de uma localidade com intensa movimentação de cargas e passageiros, tivemos o esvaziamento e a deterioração como emblemas (ROMÃO; FIORIN, 2022).

Nesse contexto, o acesso a essas áreas deterioradas, à margem dos trilhos e nas franjas da cidade não se dá pela lógica convencional. Nessas localidades ermas somos impossibilitados de transitar por qualquer outra maneira que não seja pelo caminhar. Uma prática estética que acionamos como modalidade de pesquisa que nos possibilitará uma cognição projetual a compreensão desse território. Além dos perigos a serem enfrentados

e as leis próprias que permeiam o seu habitar, esses lugares à margem dos antigos trilhos, hoje configuram espaços de liberdade e libertinagem.

Nesse sentido, esse trabalho se propõe a construir uma análise dessas áreas deterioradas do antigo leito férreo, sobretudo, os arredores da antiga Estação Samaritá (figura 1), com o objetivo de promover uma outra leitura do território, a ser revelada pelo caminhar como prática estética pelos antigos trilhos, por meio do método cartográfico, que possibilita o registro do lugar e o encontro com os habitantes que perambulam pela antiga ferrovia. Sendo assim, temos como metodologia, vagar pelas zonas abandonadas à procura dos sentidos outros da cultura desse espaço. Como resultados, o trabalho busca construir algumas cartografias desse antigo patrimônio ferroviário e industrial, para fazer ver novas possibilidades para sua ocupação.



Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

A modalidade de pesquisa

O abandono da ferrovia ocorrido durante o processo de desterritorialização da região da antiga Estação Samaritá possibilitou outros modos de utilização do espaço que foram redescobertos na medida em que adentramos nessas territorialidades. Os espaços à margem ao longo do leito férreo revelaram variadas formas de ocupação do território e outros usos que fazem ver o local como uma “zona autônoma temporária”. Assim, a partir da psicotopologia de Bay (1985, p. 8) – um conceito de imersão no lugar que permite ler características geográficas, sociais, culturais e imaginárias a serem observadas no campo – percorremos o longo do leito férreo de Samaritá.

Nessa proposição encontramos dinâmicas próprias e qualidades geradas a partir da desindustrialização do primeiro bairro formado no continente, para a sua exploração e encontro com seus novos habitantes. Através deste sentido, utilizamos as mesmas ideias que se relacionam com o grupo *Stalker*⁴, baseado no filme homônimo de Tarkovsky, onde a personagem principal guia e apresenta estratégias, ao caminhar e atravessar por áreas perigosas, deterioradas e abandonadas, conhecidas também como *Zona*. Assim, nosso deslocamento se faz pelo caminhar como prática estética, pelas áreas deterioradas ao longo da antiga ferrovia no continente vicentino e pelos espaços gerados a partir de sua preexistência, em busca do seu reconhecimento. Deste modo, Careri (2013, p. 32) coloca que:

“(...) o caminhar revela-se útil à arquitetura como instrumento cognitivo e projetual, como meio para se reconhecer dentro do caos das periferias uma geografia e como meio através do qual inventar novas modalidades de intervenção nos espaços públicos metropolitanos, para pesquisá-los, para torná-los visíveis”.

Caminhar pelas zonas à margem nas áreas deterioradas ao longo do leito férreo nos auxilia na compreensão dos usos e ocupações existentes no território. Um convite para uma ida a campo em um percurso não linear pelos trilhos da história e da arquitetura ferroviária. Uma busca de um encontro com os *Outros*, em um trajeto pelos entremeios das linhas ferroviárias sobre as territorialidades às margens do leito férreo de Samaritá.

Nessas saídas, o uso do método cartográfico de Passos et al (2009) serve como instrumento metodológico ao vagar pelos trilhos em uma busca por um encontro com os *Outros*. A cartografia como método nos auxilia em uma leitura do território ao ter como princípio uma intervenção no território, um caminho que possibilita o acompanhamento e a criação de uma outra realidade a partir da experiência e imersão no espaço (PASSOS; KASTRUP; TEDESCO, 2009, p. 30).

Samaritá: do espaço de destruição à reinvenção do lugar

O primeiro bairro formado pelo surgimento da ferrovia na área continental da cidade de São Vicente, possui em seu território antigos resquícios⁵ de sua história

⁴ Coletivo romano de arquitetos e artistas que adotaram o nome *Stalker*. O grupo percorreu zonas abandonadas de Roma e escreveu o Manifesto *Stalker*. O nome do grupo é adotado pela ideia presente no filme de Andrei Tarkovsky, onde os guias que conhecem estas áreas abandonadas se denominam *Stalkers*. (CARERI, 2017).

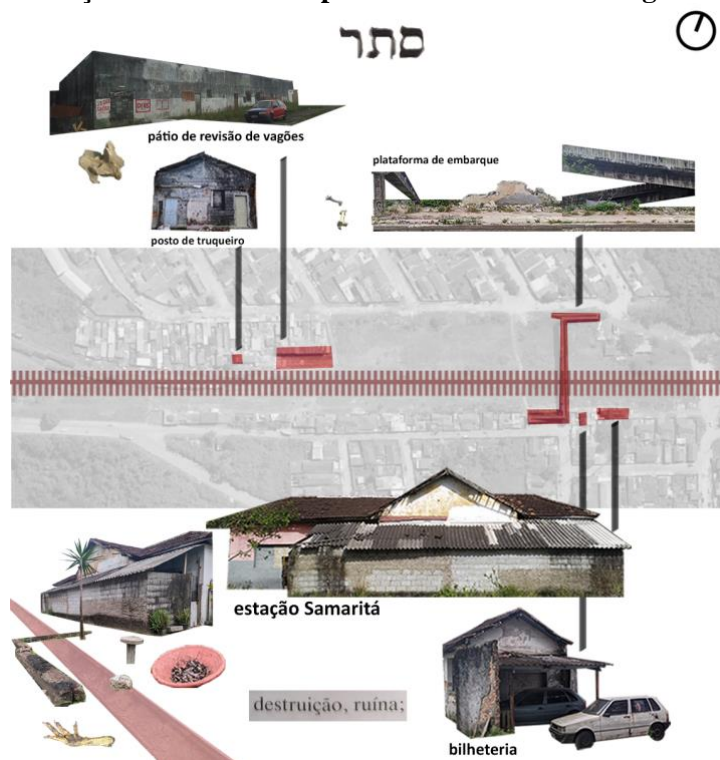
⁵ A área continental recebeu ao todo oito estações ferroviárias: Gaspar Ricardo (1930), Samaritá (1936), Pai Matias (1937), Mãe Maria (1938), Acaraú (1938), Salles da Cruz (1941), Padre Alarico (1941) e Rio Branco (1984).

ferroviária. No decorrer dos trilhos deteriorados, além da estação Samaritá, outros edifícios ferroviários no complexo resistem ao tempo, tornando-se palco para usos outros. Com a desativação da ferrovia e a deterioração de suas edificações, o espaço ganhou a aparência de um imenso vazio e pode ser considerado como lugar de destruição devido à dificuldade de preservação dos bens remanescentes (figura 2). Samaritá possui em sua raiz etimológica: *Sama* (סמא) os significados de “destruição, ruína, lugar de destruição, reino dos mortos” (KIRST, 2003, p. 8) e para Vale “abandono, desolação e deserto” (2008, p. 79).

Em meio a vegetação, nos localizamos a partir do centro da passagem dos trens. Nesta parte do pátio ferroviário é possível ouvir os carros que sobressaltam os sons que vêm da rua, ao mesmo tempo que são mascarados pelo cantar dos grilos no leito férreo. A vegetação toma conta de todo campo visual e das referências da paisagem urbana, cobre a visão que dá para a calçada e delimita um cone visual no eixo por onde passavam os trilhos. Nesta cidade do espaço liso encontramos outra ordem e organização (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 166). A paisagem neste ponto pode ser distinguida pelo fruto da caminhada, as vegetações que receberam nossos pés foram modificadas, o caminho se transformou em um lugar (CARERI, 2013, p. 51). A surpresa e a subjetividade fazem parte deste caminhar, tomamos a atitude de estar aptos e ativos a receber os agenciamentos do território, somos tocados sobretudo pela curiosidade, pela investigação de algum uso neste local (PASSOS; KASTRUP; TEDESCO, 2009, p. 42). Vamos em busca do espaço habitado de maneira singular, a *Zona Autônoma Temporária*, a ocupação clandestina e os usos transgressores (BAY, 1985, p. 6).

Notamos o sublime desaparecimento da ferrovia, tomado lentamente pela vegetação. Hoje, o complexo ferroviário da estação Samaritá recebe dejetos, lixos e restos do modo de produção capitalista que se acumulam e se empilham em frente às casas de seus atuais moradores. A apreensão destes espaços na borda da cidade se vale de uma desconstrução de conceitos estabelecidos previamente e de uma nova consciência política sobre a cidade, assemelhando a linha férrea a outros lugares que agasalham usos imprevistos e que permitem encontros diversos (FIORIN, 2020, p. 63).

Figura 2 – A desolação da área do complexo ferroviário e os antigos bens ferroviários



Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

Ao todo foram três trajetos pelo território continental da cidade, entre os bairros Fazendinha, Samaritá e Rio Branco, durante os meses de junho e setembro de 2022. A exploração e vivência no território iniciou no dia 28 de junho de 2022, em um primeiro trajeto (figura 3) procedemos caminhando a partir da estação Samaritá⁶ até o local onde estava situada a estação Rio Branco em um trajeto não linear com cerca de 2 quilômetros para o reconhecimento da realidade a ser registrada pela cartografia. A abertura para este percurso se deu ao atravessar um muro, descobrimos um caminho a seguir pelos trilhos ao encontrarmos uma bifurcação: de um lado o complexo ferroviário de Samaritá arruinado e de outro a continuidade da antiga linha férrea Mairinque-Santos que leva a área insular da cidade.

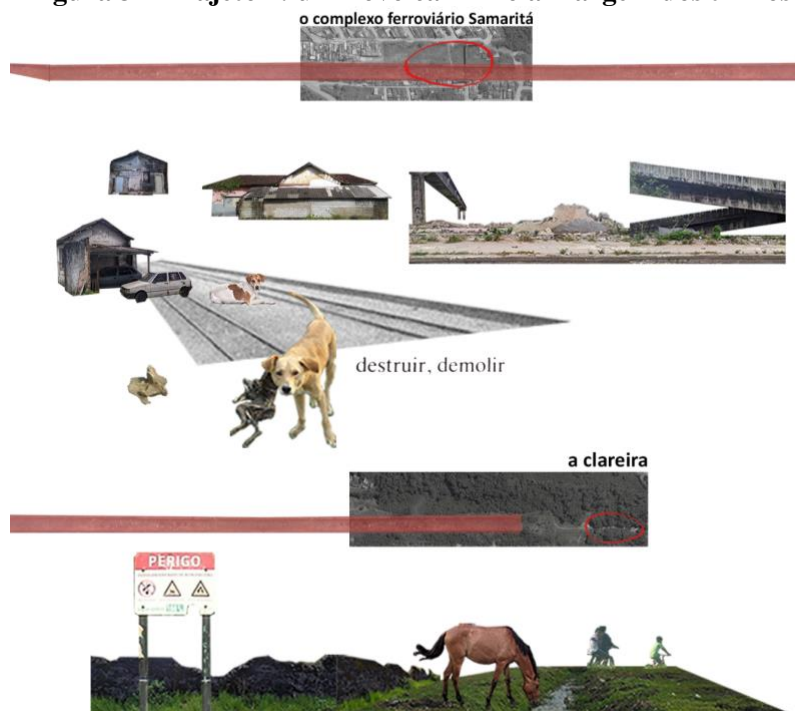
Nas áreas próximas à estação Samaritá conseguimos observar a vegetação que cresceu sobre o caminho de ferro. A localização dos trilhos, apesar de incerta em meio ao mato alto, é uma atração a ser descoberta, se assemelha a um processo de arqueologia contemporânea. Em meio a vegetação encontramos recortes dos trilhos e uma diversidade de objetos descartados como garrafas de bebidas, sacolas, sapatos e ossos. Encontramos

⁶ O bairro Samaritá possui, além da antiga estação, elementos depredados em seu complexo ferroviário como a bilheteria, o posto de truqueiro e o pátio de revisão de vagões. A plataforma de embarque foi demolida semelhante às outras estações da planície continental (Rio Branco e Padre Alarico). Eram pertencentes ao antigo ramal ferroviário Mairinque-Santos da EFS, desativado desde 2007.

algumas crianças que transitavam pelo quintal ferroviário. Elas nos perguntam: “– de qual animal são os ossos que estavam próximos aos trilhos?” Não sabíamos dizer. O local de brincadeira das crianças nos chama a atenção. Elas tomavam para si o espaço aberto como palco de suas brincadeiras, apesar da paisagem desolada; pedalarão com suas bicicletas entre o mato alto e adentraram em uma trilha a ser por nós explorada.

Seguimos o caminho feito pelas bicicletas, percebemos que os trilhos foram tomados pela vegetação em uma paisagem com poucos elementos ferroviários. O trajeto por esta trilha revela outra relação espacial, onde o caminhar permite produzir e perceber o território conforme nossos passos. Atravessamos o espaço e nos deparamos com uma clareira, descobrimos um ponto de venda e uso de entorpecentes em meio aos trilhos. Ao andar pela antiga ferrovia encontramos espaços de liberdade e libertinagem. Para nossa surpresa, ao saímos da clareira nos deparamos com as mesmas crianças montadas em suas bicicletas. A paisagem observada era a de um local ermo e desértico. Entre os contêineres que pertencem aos ferros-velhos de Samaritá, outras crianças soltavam suas pipas entre a rua e aos veículos estacionados, competiam o espaço da calçada com os caminhões e pedestres. Nossa primeira visita ao leito férreo se constituiria na descoberta de um novo caminho no imenso quintal às margens dos trilhos e pelas brincadeiras infantis em áreas deterioradas.

Figura 3 – Trajeto 1: um novo caminho à margem dos trilhos



Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

Um segundo trajeto feito em 12 de agosto de 2022 (figura 4), iniciado pelo bairro Fazendinha, uma favela que se constitui por um labirinto situado entre o que restou dos trilhos do ramal Santos-Juquiá e as autoconstruções de seus habitantes nas últimas duas décadas. Em nossa passagem, observamos as autoconstruções com uma técnica e estética próprias. Buscamos nesta favela uma cidade que compartilhe a história por sua proximidade e relações com os trilhos, em outro modo de conhecer o urbano. Ao longo dos passos nos deparamos com um obstáculo, uma vala a céu aberto coberta pela vegetação. Neste momento ouvimos uma voz masculina, “Não dá para passar por aí!”. O rapaz, Eric, nos informava que o caminho obstruído seria trocado por outra entrada, enquanto ele estava melhorando um aterro preexistente para dar passagem aos moradores e veículos que adentravam a comunidade, “Aqui vai poder passar mais carros, está bonito, não está? Fiz tudo isso aqui sozinho, ainda sem parar. É melhor porque se chover aqui não alaga tanto...”. Nos chama atenção uma pequena casa tomada pela vegetação, abandonada e ao lado um pequeno balanço que compunha uma área de lazer. Observamos a construção de uma casa por alguns instantes, outra residência iria se acrescentar a este mar de casas, uma arquitetura construída por seus habitantes representados à sua imagem e semelhança. Ao partir, um grupo de crianças aparecem brincando próximo a uma caçamba de lixo da comunidade Fazendinha.

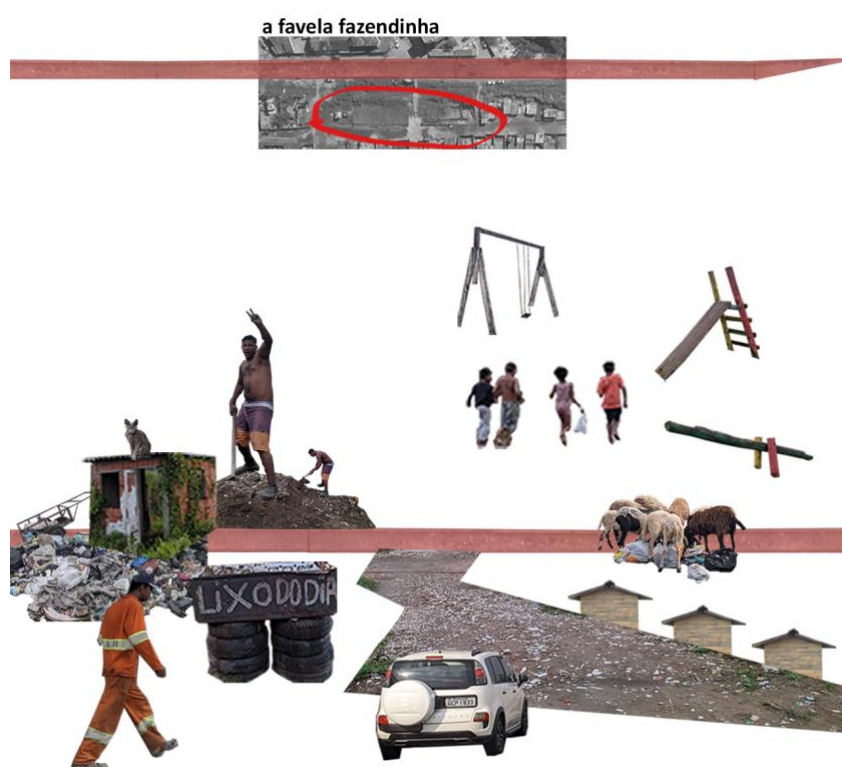
A clareira se assemelha a uma floresta que devemos atravessar prestando atenção às migalhas que fomos coletando entre animais, lixos e ossos dados pelo caminho. Com uma atenção à espreita, tomamos cuidado ao adentrar novamente neste território. Fomos pelas beiradas, à margem, nos embrenhamos entre árvores, galhos e folhas secas, avistamos roupas e calçados. Encontramos mais pegadas e um par de tênis pelo caminho. Ao se desvencilhar da mata fechada e retornar por onde passavam os antigos trilhos, ouvimos uma conversa, um encontro ao desconhecido e ao *Outro*.

Conhecemos dois homens que estavam conversando em meio à mata quando surgimos por entre os trilhos cobertos pela vegetação, se mostraram surpresos com a nossa presença. Se apresentaram como Oclinhos e Capoeira⁷. Uma curiosidade tomava a atenção dos homens, questionaram a nossa presença em meio aquele local inóspito, ao responder que caminhávamos procurando o antigo leito férreo, eles entraram em risos e

⁷ Os dois homens não quiseram ser identificados, em nenhum momento da conversa que durou cerca de duas horas e não revelaram seus nomes reais, preferiram utilizar seus apelidos. Oclinhos utilizava um óculos pequeno de armação preta e Capoeira vestia uma camisa de time e uma calça jeans. São nômades de outras cidades do estado de São Paulo. Não houve a permissão para tirar fotografias deles e do local por medo de represálias por outros usuários e pela desconfiança que pairava em um encontro inusitado.

Capoeira respondeu “Isso já não tem faz tempo, já foi tudo tirado e já venderam, tá vendo algum trilho aqui?” Perguntamos sobre o muro, a fala dos homens se complementava ao dizer que lá [no muro] era local de “sexo e fornicação”, explicaram também que o muro e a clareira eram locais de despachos, e, este seria o motivo de ter animais mortos no decorrer dos trilhos entre um local [o muro] e outro [a clareira]. Ao fim de nossa conversa com Capoeira, Oclinhos se despediu e tomamos o caminho em direção à rua e ao local onde estava implantada a estação Rio Branco.

Figura 4 – Trajeto 2: o contato com os *Outros*



Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

Ao continuar a caminhar pelas margens dos trilhos em um terceiro trajeto em 08 de setembro de 2022 (figura 5), damos significado a paisagem que nos circunda, habitamos e somos habitados pelos afetos colecionados em nossas outras caminhadas. Percorremos o território sempre se desterritorializando na coleta de vestígios pelo caminho de ferro atravessando bairros, matas e zonas nas franjas da cidade. Nossa atenção foi tomada por uma construção ao leito da ferrovia, uma pequena casa de madeira onde duas crianças brincavam, tal como a dupla João e Maria. Seria esta a chegada ao final do percurso como no conto infantil após a coleta de migalhas em uma aventura iniciada pelo ato do abandono?

Curiosos sobre a pequena construção buscamos respostas nos comércios próximos e assim descobrimos o seu construtor: Eliezer, dono de uma loja que presta serviços de demolição. A conversa, apesar de breve, é guiada pelo local construído por ele no decorrer dos anos sob a coleta de materiais reutilizados para a transformação do espaço⁸. A casa atualmente não possui moradores, passa batido de olhares menos atentos e decora a calçada à margem do leito férreo, foi originalmente construída para a habitação de um amigo de Eliezer que veio a falecer. A construção é diminuta, mas possui todos os elementos arquitetônicos de uma casa em tamanho real: janela, porta, varanda, cercas e telhado.

Uma dupla de crianças que caçavam lagartos durante a nossa visita, tinha em mãos um pote cheio de *calangos* e disseram que iam ao local [casa de madeira] para realizar suas brincadeiras. A vitalidade da área apresenta outra realidade, torna-se uma fuga dentro do espaço capitalista, o devir e a mudança ofertada pelas possibilidades da apropriação deste espaço que a partir da realidade cria um imaginário disposto como fruto do consumo e das possibilidades de novos usos do território ao longo de todo o leito ferroviário.

Apesar de toda a deterioração do antigo leito férreo, ele é, também, lugar das novas possibilidades. Nossa tarefa foi mostrar aqui sua ocupação singular, a fim de revelar uma cultura do espaço por aqueles que perambulam pelos trilhos. Possibilita um outro modo de enxergar a degradação do pátio ferroviário, para além de deserto, lugar de destruição ou ruína. Buscamos, assim, a demonstração das relações de afeto e singularidades.

Nossos encontros desvelam práticas de pesquisa daqueles que reconhecem o território a partir de suas vivências. Conhecemos uma outra história desse local de passagem, ditada por seus habitantes, usuários, construções e personagens que se assemelham a contos infantis, com a possibilidade de agasalhar diversos modos de ver, ler e apreender o lugar. O que antes era um local de destruição ganha novas camadas de significados, pois, a partir das brincadeiras infantis, o lugar volta a ser reinventado pelo sujeito em suas heterotopias (FOUCAULT, 2013, p. 20).

⁸ Eliezer comentou que a sua relação com espaço não se detém à sua calçada, se dá também pelo espraiamento dessa prática no decorrer da rua e do outro lado do vazio habitado pelos trilhos, entretanto, o vazio do eixo ferroviário não foi *transformado* devido à futura chegada do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que passará pelo mesmo eixo ferroviário do ramal Mairinque-Santos, da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Em relação ao seu amigo, não sabemos por quanto tempo ou por qual motivo o homem morou na casa de madeira.

**Figura 5 – Trajeto 3: o lugar da reinvenção do espaço desindustrializado
o leito da ferrovia em Rio Branco**



Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

Considerações finais

As pistas deixadas ao longo dos trilhos nos levaram a outra leitura do território revelado ao caminhar pela antiga ferrovia de São Vicente. O uso do método cartográfico possibilitou o registro do encontro com os habitantes do leito ferroviário. A imersão no território auxiliou na percepção da paisagem e dos objetos deixados ao longo dos trilhos, cortamos caminho pela mata, entre ossos, animais e crianças. Encontramos personagens da história contemporânea da cidade de São Vicente e múltiplas maneiras de habitar e transformar as margens do antigo leito ferroviário, vagando pelo primeiro bairro formado pelo surgimento da ferrovia e pelas zonas abandonadas decorrentes do processo de desindustrialização ferroviária.

No decorrer dos percursos percebemos que apesar da etimologia de Samaritá, o espaço é povoado pelos *Outros* com uma cultura própria do local, reinventado a partir dos espaços abandonados da ferrovia. O lugar possui múltiplas dimensões, com variados significados reinventados pelo caminhar, mas, sobretudo, pelas possibilidades outras do espaço, dos modos de vagar, brincar e habitar nessa possível zona autônoma temporária.

Torna-se evidente a ideia dos espaços de uma arquitetura sem determinação prévia a partir das leituras e das vivências em campo, um outro modo de se fazer ver a cidade e o urbano.

Referências

- BAY, H. **Zona Autônoma Temporária**. [s.l.] Coletivo Sabotagem: Contra-Cultura, 1985.
- CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. 1. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.
- CARERI, F. **Caminhar e Parar**. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, vol. 5**. 1. ed. São Paulo: Ed. 34, 1997. v. 5
- FIORIN, E. **Caminhar como Estrangeiro em Terras de Descobrimientos: Processos de Percepção da Arquitetura e Urbanismo Contemporâneos**. 1. ed. Tupã: ANAP, 2020.
- FOUCAULT, M. **O corpo utópico, As heterotopias**. São Paulo: n-1 Edições, 2013.
- KIRST, N. **Dicionário hebraico-português e aramaico-português**. 16. ed. São Leopoldo: Editora Sinodal, 2003.
- PASSOS, E.; KASTRUP, V.; TEDESCO, S. **Pistas do método da cartografia**. Porto Alegre [Brasil]: Editora Sulina, 2009.
- ROMÃO, K. M.; FIORIN, E. Railway Heritage of the Samaritá station in São Vicente - SP. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 10, n. 78, 29 out. 2022.
- VALE, M. R. S. DO. **Tempo, memória e oralidade: uma análise da população residente na área continental de São Vicente (litoral sul de São Paulo)**. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 5 dez. 2008.

Data de Recebimento: 20/06/2023

Data de Aprovação: 27/06/2023

Para citar essa obra:

ROMÃO, Kauê Marque; FIORIN, Evandro; FRASCARELI, Marina Biazotto. Samaritá: do espaço de destruição à reinvenção do lugar. In: **RUA** [online]. Volume 29, número 2 – p. 579-590 – e-ISSN 2179-9911 – novembro/2023. Consultada no Portal Labeurb – Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade. <http://www.labeurb.unicamp.br/rua/>

Capa: detalhe da Figura 5. Fonte elaborado pelos autores.

Laboratório de Estudos Urbanos – LABEURB
Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade – NUDECRI
Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP

<http://www.labeurb.unicamp.br/>

Endereço:

LABEURB - LABORATÓRIO DE ESTUDOS URBANOS
UNICAMP/COCEN / NUDECRI

CAIXA POSTAL 6166

Campinas/SP – Brasil

CEP 13083-892

Fone/ Fax: (19) 3521-7900

Contato: <http://www.labeurb.unicamp.br/contato>