



Oculum Ensaios

ISSN: 1519-7727

ISSN: 2318-0919

Pontifícia Universidade Católica de Campinas

FIORIN, EVANDRO

ÁREAS URBANAS MARGINAIS E PROJETOS EXPERIMENTAIS: SUBJETIVIDADES
SUBALTERNAS E SUAS TERRITORIALIDADES EM CIDADES DO NOROESTE DE SÃO PAULO¹

Oculum Ensaios, vol. 14, núm. 3, 2017, Setembro-Dezembro, pp. 481-500

Pontifícia Universidade Católica de Campinas

DOI: 10.24220/2318-0919v14n3a3710

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351754586004>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

redalyc.org
UAEM

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

ÁREAS URBANAS MARGINAIS E PROJETOS EXPERIMENTAIS: SUBJETIVIDADES SUBALTERNAS E SUAS TERRITORIALIDADES EM CIDADES DO NOROESTE DE SÃO PAULO¹

MARGINAL URBAN AREAS AND EXPERIMENTAL PROJECTS: SUBALTERN SUBJECTIVITIES AND THEIR TERRITORIALITY IN SÃO PAULO'S NORTHWESTERN CITIES | ÁREAS URBANAS MARGINALES Y PROYECTOS EXPERIMENTALES: SUBJETIVIDADES SUBALTERNAS Y SUS TERRITORIALIDADES EN LAS CIUDADES DEL NOROESTE DE SÃO PAULO

EVANDRO FIORIN

RESUMO

Muitas cidades do noroeste de São Paulo (Brasil), se desenvolveram com a chegada da ferrovia e tiveram grande prosperidade com a instalação de plantas agroindustriais próximas à linha férrea. No entanto, as sucessivas crises de matérias-primas — como o café e o algodão — e a falta de investimento na rede ferroviária brasileira levaram ao fechamento das fábricas e ao desmantelamento do transporte ferroviário. Em cidades como Presidente Prudente, Araçatuba, Birigui, São José do Rio Preto, Marília e Assis, porções das áreas centrais se converteram em interstícios urbanos sem destinação específica. Nestes locais, grandes galpões industriais, vielas de ferroviários em ruínas, estações de trem abandonadas, reservatórios d'água velhos e secos, antigas oficinas de locomotivas danosas e cemitérios de vagões de trem, agora são as folhas de um passado dourado e decadente, circunscrito no centro dessas cidades. Lugares marginais, com seus usos transgressores, ocupados, em sua maioria, por: andarilhos, pessoas sem-teto e usuários de drogas. Neste contexto, o trabalho tem sido a busca da cognição desses espaços por meio da leitura das pistas deixadas pelas subjetividades subalternas que habitam estas territorialidades. Para estudá-los, tentou-se fazer algumas montagens e desmontagens dessas áreas. “Representações” plurais, cartografias sensitivas, realizadas pelo método de investigação-ação — de uma maneira participativa e experimental — com os usuários do sítio; resultado de uma imersão no lugar pelo caminhar. Agenciamentos que fazem ver as áreas centrais dessas cidades desde uma perspectiva do “outro”; sensibilidades manifestas com distância do enfoque tradicional do planejamento urbano, das agendas governamentais e dos interesses do mercado. Um processo que se coloca em favor de um manifesto de uma nova urbanidade — de Histórias e das suas novas historicidades — capaz de conectar multiplicidades, de onde não se poderia separar,

usos transgressores, usuários divergentes e uma paisagem infestada de contrastes. Aqui surge o conceito de “Arquitetura Marginal”, que poderia engendrar, por exemplo, ensaios na contracultura do espaço hegemônico. Isto é, projetos experimentais para as áreas e seus agentes dissidentes, talvez hâbeis em gerar informação nova e novas ideias sobre o território e suas territorialidades.

PALAVRAS CHAVE: Cidades do Noroeste de São Paulo. Ferrovia. Lugares marginais. Territorialidades.

ABSTRACT

Many cities in Northwestern São Paulo (Brazil) have developed with the arrival of the railroad and had great prosperity with the installation of agricultural and industrial plants near the railway line. However, successive crises of raw materials, such as coffee and cotton, and the lack of investment in Brazilian rail network led to the closure of factories and the dismantling of rail transportation. In cities like Presidente Prudente, Araçatuba, Birigui, São José do Rio Preto, Marília and Assis, portions of the central areas became urban interstices with no specific destination. In these places, large industrial sheds, dilapidated railway villages, abandoned train stations, old and dry water reservoirs, old workshops of damaged locomotives and railroad carriages, are now the leaves of a golden, but decaying past, circumscribed in the center of these cities. Marginal places, with their transgressive uses, mostly occupied by wanderers, homeless people and drug users. In this context, our work has been the search of the cognition of these spaces by means of the reading of the tracks left by the subaltern subjectivities that inhabit these territorialities. To study them, we have tried to perform assembly and disassembly operations in these areas. Plural representations, sensitive cartographies carried out with the action-research method, in a participatory and experimental way, with the users of the site; results of an immersion in place by walking. Agencies that show the central areas of these cities from the perspective of the “other”; clear sensitivities away from the traditional focus of urban planning, government agendas and market interests. A process that stands in favor of a new urbanity's manifesto — of Histories and a new historicity — capable of connecting multiplicities, where one could not separate transgressive uses, divergent users, and a landscape infested with contrasts. Here arises the concept of “Marginal Architecture”, which could generate, for example, essays in the counterculture of hegemonic space. That is, experimental projects for the areas and their dissident agents, perhaps capable of generating new information and new ideas about the territory and its territorialities.

KEYWORDS: São Paulo's northwestern cities. Railroad. Marginal places. Territorialities.

RESUMEN

Muchas ciudades del noroeste de São Paulo (Brasil), se desarrollaron con la llegada del ferrocarril y tuvieron gran prosperidad con la instalación de plantas agroindustriales en

las cercanías de la línea férrea. Sin embargo, las sucesivas crisis de materias primas — como el café y el algodón — y la falta de inversión en la red ferroviaria brasileña, llevaron al cierre de estas fábricas y al desmantelamiento del transporte ferroviario. En ciudades como Presidente Prudente, Araçatuba, Birigui, São José do Rio Preto, Marília y Assis, porciones de las áreas centrales se convirtieron en intersticios urbanos sin destino específico. En estos locales, grandes galpones industriales, villas de ferroviarios en ruinas, estaciones de tren abandonadas, reservorios de agua viejos y secos, antiguos talleres de locomotoras peligrosas y cementerios de vagones de tren, ahora son las hojas de un pasado dorado y decadente, circunscrito en el centro de esas ciudades. Lugares marginales, con sus usos transgresores, ocupados, en su mayoría, por mendigos, personas sin techo y drogadictos. En este contexto, el trabajo ha sido la búsqueda de la cognición de estos espacios por medio de la lectura de las pistas dejadas por las subjetividades subalternas que habitan estas territorialidades. Para estudiarlos se intentó hacer algunos montajes y desmontajes de esas áreas. "Representaciones plurales, cartografías sensitivas realizadas por el método de investigación-acción, de una manera participativa y experimental, con los usuarios del sitio. El resultado de una inmersión en el lugar por medio del caminar. Agenciamientos que hacen ver las áreas centrales de esas ciudades desde una perspectiva del "otro", sensibilidades manifiestas con distancia del enfoque tradicional de la planificación urbana, de las agendas gubernamentales y de los intereses del mercado. Un proceso que se coloca en favor de un manifiesto de una nueva urbanidad — de Historias y de sus nuevas historicidades —, capaz de conectar multiplicidades, de donde no se podría separar, usos transgresores, usuarios divergentes y un paisaje infestado de los contrastes. Aquí surge el concepto de "Arquitectura Marginal", que podría engendrar, por ejemplo, ensayos en la contracultura del espacio hegemónico. Es decir, proyectos experimentales para las áreas y sus agentes disidentes, tal vez hábiles en generar información nueva y nuevas ideas sobre el territorio y sus territorialidades.

PALABRAS CLAVE: Ciudades del noroeste de São Paulo. Ferrocarriles. Lugares marginales. Territorialidades.

INTRODUÇÃO

Este artigo é parte de uma pesquisa mais ampla, que teve como escopo compreender, em várias cidades do interior do Estado de São Paulo, no Brasil, áreas urbanas de importância pública. Essas foram acometidas por processos de deterioração, bem como, por suas intrínsecas relações socioespaciais, de modo a vivenciar experiências capazes de informar projetos de arquitetura e urbanismo, sob a estratégia que chama-se de desafio de radical experimentação (FIORIN, 2016).

Nesse sentido, debruça-se no contexto da área central em contiguidade com o leito férreo de algumas cidades não metropolitanas do noroeste e centro-oeste paulista,

a saber: Presidente Prudente, Araçatuba-Birigui, São José do Rio Preto, Marília e Assis. Não por acaso, as antigas fronteiras das linhas férreas que cruzavam o interior do Estado de São Paulo, como também, as aglomerações urbanas desenvolvidas pela expansão da malha ferroviária, eram bastante solapadas por sua obsolescência e deterioração. E, mais recentemente, caracterizadas por processos de modernização e de reestruturação produtiva (GOMES, 2007), que vêm acentuando o descaso com os antigos pátios ferroviários que lhes deram origem.

Este trabalho teve, como objetivos, a pesquisa histórica e o levantamento de campo para analisar as estruturas abandonadas ou ocupadas por usos marginais nas adjacências das antigas ferrovias. Além disso, a busca por situações e, por tipos citadinos, capazes de deflagrar os impasses, dilemas e embaraços presentes nos centros dessas cidades, de maneira que os investigadores pudessem, sobretudo, caminhar e captar sensibilidades passíveis de informar essas espacialidades.

Deste modo, se teve como aliado, nas estratégias metodológicas, a experiência errática, ou o ato de errar, como um exercício de afastamento voluntário do lugar mais familiar e cotidiano (JACQUES, 2012). Assim, a errância, se configura como uma potente ferramenta de apreensão para fazer-ver esses antigos caminhos de ferro e seus estilhaços nos centros destas cidades. Possibilitou aos investigadores observar alguns dos resíduos do passado, das infraestruturas obsoletas, dos interstícios urbanos, dos fragmentos de diversos tempos e dos espaços que, quando ordenados, têm padrões que fogem à regra, além de frequentadores dissonantes.

Nesses centros absortos, ao largo dos antigos leitos férreos, dependentes químicos se reúnem; sem-teto habitam; mascates perambulam; grafiteiros deixam suas marcas; *skatistas* e *bikers* praticam suas manobras; prostitutas e michês se entregam à prostituição; artistas de rua atuam; e demais cidadãos convivem por entre os rastros do ir e vir. Logo, nesse vai e vem, as novas espacialidades se revelariam por um caminhar atento, não obstante, sítios configurados por formas fugidas, informes, foram se somando ao desafio da pesquisa (PEREIRA, 2012).

Diante dessa nova conformação sócio urbana, outras cidades dentro das cidades foram sendo desveladas. Não foram, evidentemente, as mesmas cidades do passado evocadas nos escritos históricos estudados, ou as belas fotos em preto e branco de cartão postal levantados. Uma nova história de lugares em ruínas, ouvidas de pessoas que habitam linhas sem fronteiras pré-definidas; além de histórias cercadas de olhares à espreita, nos fragmentos dos espaços minados pela alteridade.

Por esses motivos, os espaços informes que estavam imbricados nos territórios não poderiam mais ser revelados apenas por imagens únicas. À própria forma da cidade foram se somando novos fundos, figuras etéreas, objetos, sinais e elementos que tornavam a sua imagem cognoscível, concreta e mais identificável, paulatinamente, mais dissoluta. O arquiteto-investigador não a apreendia mais com um *click*. A percepção de

suas facetas precisava ser o resultado de um processo de reconhecimento da mudança dos seus espaços fugazes e dos seus habitantes em trânsito. Assim, suas representações deveriam, também, deixar de ser meras fotografias, retratos, reproduções em si ou, ainda, as próprias representações.

Tornar-se-iam abertas, ou inerentes às subjetividades subalternas que transitam ou ali habitam. Por isso, nessa percepção sobre as cidades dentro da cidade, em todo símbolo ou representação, deveria agora subsistir um componente transgressor, que as dilataria e as distenderia em montagens e desmontagens, destituindo as suas imagens identitárias e corroborando a potencializar os seus imaginários (SILVA, 2014) para, então, considerar a captação e o cultivo da informação como um projeto inconcluso.

Sendo assim, a captura de sensibilidades espaciais neste trabalho, não se deu como meio de constatação, mas de produção/criação de informação urbana: cartografia em trânsito, de arquitetos com olhar de etnógrafo e cartógrafo. Por conta disso, supõe-se um processo de autorreflexão criadora, nessa investigação, que pudesse fazer surgir as grafias e as suas escritas, como linguagens interpretativas próprias, derivadas do lugar, conduzindo assim, aos novos significados, se construindo e reconstruindo em um jogo infinito e relacional de significações (FERRARA, 2000).

Dessa maneira, a leitura do espaço foi, também, produção de um outro espaço, ou seja, o processo e a elaboração de projetos. Amparado em uma concepção de pesquisa-ação (THIOLLENT, 2008), o método empírico foi bastante utilizado, de modo a constituir o que se chama de uma investigação-ação. Estratégia que se baseia no ‘método da cartografia’ (PASSOS *et al.*, 2015): sentido processual que, em lugar de códigos ou protocolos, busca por pistas, que destacam a importância da prática, de ir a campo, lançar-se em um território, vivenciar uma territorialidade, aguçar o olhar, desfocar e, novamente, focar outras perspectivas de visão. Além de desenhar, esboçar croquis, conversar com os outros e fazer com que eles façam parte do seu processo de produção da investigação. Como detetives, busca-se pelos índices, mas deixa-se marcas ao se deparar com a surpresa. A densa realidade dos lugares visitados requeria do investigador uma ação para a sua possível transformação. Nesse caso, primou-se por hipóteses reflexivas e projetivas sensíveis, criativas e críticas ao *status quo*, desde que bem fundamentadas, principalmente aquelas alternativas passíveis de amenizar as profundas disparidades sociais vivenciadas (DAGNINO, 2007).

Com esse propósito, a realização de anteprojetos experimentais de arquitetura, urbanismo e mobiliário, nesses contextos, foi o cerne para a constituição dos modos de ver e de ler os centros estilhaçados destas cidades. Entendidos como hipóteses em aberto, requeriam a interlocução com o outro, alguma participação, um entendimento das suas fragilidades e de suas potencialidades. O fazer projetual buscara revelar a pluralidade, provisoriiedades e enviesamentos (nas áreas emblemáticas onde transitam e habitam as subjetividades subalternas das cidades estudadas), mas, sobretudo, desvelaria em seu processo de feitio uma multiplicidade de afetos e de algumas significações.

Assim, a arquitetura marginal evocada não é apenas a expressão das subjetividades subalternas, como rebatimento das complexidades presentes em áreas emblemáticas e de importância pública, acometidas por processos de degradação, mas também, a tentativa de definição de uma estratégia de pesquisa e de ação projetual. Essa pretende esgarçar o sentido de uma produção institucionalizada, em favor de um novo *modus-operandi*, que questiona as bases disciplinares, principalmente, na maneira participativa e experimental que os investigadores envolvidos lidam e interagem com os usuários do sítio. Vão sendo produzidas estratégias metodológicas sempre abertas, em um *intermezzo*, em uma constante experimentação, através de montagens e desmontagens. Além da busca por se enxergar as coisas não pelo começo, nem pelo fim, mas pelo meio (DELEUZE & GUATTARI, 1995), para então agasalhar os chamados anteprojetos de arquitetura e urbanismo, como intervenções não perenes — dissonantes — revelando muito mais do que um projeto acabado em si, uma atitude político-crítica, um conhecimento, especialmente, nas ações reflexivas na contracultura do espaço hegemonic.

O ENCONTRO E A PRODUÇÃO DE UM “OUTRO”

Este artigo se deterá no contexto da área central em contiguidade com o antigo leito férreo de algumas cidades do interior paulista surgidas com a chegada da ferrovia ou por ela desenvolvidas, para revelar-se — através de uma estratégia metodológica ímpar, fruto da imersão e intervenção nesses territórios e em suas territorialidades — as situações e ou tipos citadinos, os usos e significações de uma cultura marginal, presente nas paisagens pós-industriais desses sítios urbanos, agora vitimados por um processo de obsolescência ferroviária nas cidades do interior paulista (FIORIN & HIRAO, 2015).

Dessa forma, foca-se em discussão sobre espacialidades encrustadas nos centros de algumas cidades do noroeste do Estado de São Paulo, a saber: Presidente Prudente, a oeste; Araçatuba, Birigui, São José do Rio Preto, a noroeste; Marília e Assis, no centro-oeste (Figura 1). As áreas selecionadas foram antigos pátios ferroviários e fabris, as quais, após a decadência do transporte sobre trilhos no Brasil, se transformaram em vastos territórios com muitos edifícios desativados, estruturas abandonadas e alguns usos bem diversos.

Pontuados pelas ruínas dos tempos áureos da ferrovia no país, ou configurados como grandes áreas urbanas em debacle, à mercê do tempo, hoje são espacialidades onde as subjetividades subalternas se embrenham, os sem-teto se abrigam, os usuários de drogas se escondem, as prostitutas se prostituem ou, simplesmente, os caminhantes perpassam diariamente. Essas zonas intersticiais geralmente se interpõem pelos trajetos bairro-centro dessas cidades interioranas, podendo aqui serem compreendidas como espaços marginais (FIORIN, 2015):

Considerando a ideia de flutuação e instabilidade inerentes aos espaços marginais compreende-se que estes são um indomável mar (do vago, do desconforto, da ambi-

guidade e da provocação) e um dos recursos desejados pelo homem contemporâneo, que procura formas de adaptação a um sistema civilizacional em si oscilante e instável. Tal como é importante a chegada dos pescadores a terra firme também o é a sua deriva pelo mar e a possibilidade de pescar. Estes dois mundos complementam-se (ALMEIDA & SALDANHA, 2014, p.108).

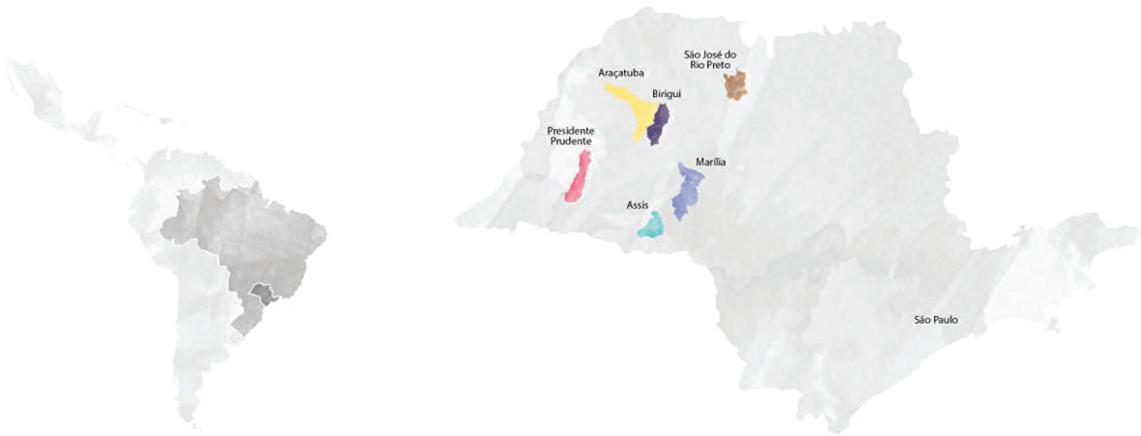


FIGURA 1— Mapa de localização das cidades estudadas do noroeste paulista.

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente (2016).

Nesses espaços à deriva, as antigas estruturas industriais e ferroviárias são hoje as microterritorialidades das subjetividades subalternas, lugares prenhes de histórias e de sentidos, contentores de um passado de glórias das cidades do noroeste de São Paulo e dos reflexos das desigualdades sociais e infortúnios espaciais latentes no Brasil. Algumas estruturas abandonadas abandonadas, incrustadas no território, revelarão alguns traços dessas territorialidades: os espaços residuais ao longo do leito férreo de Presidente Prudente; as antigas caixas d'água da Ferrovia Noroeste, que ladeiam a estação de trens em Araçatuba; as ruínas da nova estação ferroviária de Birigui; as reminiscências da antiga ferrovia de São José do Rio Preto e os caminhos de ferro, ainda existentes em Marília e Assis.

Os nichos espaciais levarão para a descoberta das pistas e de uma melhor compreensão sobre os lugares umbrais nas áreas centrais das cidades estudadas e de suas territorialidades. Tratam-se de territórios abandonados, esparsos, mas com grande proximidade de áreas densamente urbanizadas, delimitados por sensibilidades culturais muito distintas. São territorialidades, porque adquirem contornos próprios, independentemente de seu raio ou dimensão. Não podem ser demarcadas pela fronteira da linha férrea, pois se estendem para as praças e adjacências. As subjetividades subalternas que lhes dão sentido vêm e vão. Como ondas num território oceânico, elas flutuam sob as marcas da transgressão de coletivos urbanos deflagrados e ou dilatados pela liberdade humana, em

que os processos de subjetivação e de significação estão sempre à mercê da mudança e do conflito (TOURAINE, 2006).

Ao mesmo tempo, a existência de ruínas esparsas e grandes vazios urbanos como detritos de uma cidade pós-hecatombe podem ser compreendidos como uma ‘terra de ninguém’, estimulando o aumento da criminalidade e da impunidade, já que acabam por configurar territórios obscurecidos, próximos às áreas de maior movimentação nos centros dessas cidades. Nesse sentido, o caminhar como método de pesquisa na busca por um encontro com ‘o outro’ — ou seja, aquele que perambula, usa, ou habita os sítios urbanos marginais — resigna-se a ‘enfrentar muitos medos’ (CARERI, 2013).

Ainda assim, se apresentarão aqui algumas das percepções, usos e significações que se configuram nessas zonas, de maneira a compor olhares sobre a cultura marginal desses lugares, que se pautam pela captura das sensibilidades e descobrimento das suas peculiaridades e das subjetividades. Uma busca por significações plurais, imagens e significados transformados agora em cartografias sensoriais, realizadas pelo método de investigação-ação, de uma maneira participativa e experimental, com os usuários do sitio, são o resultado de uma imersão no lugar pela prática do caminhar. E, como resultados dessas errâncias, aponta-se para a produção de alguns projetos experimentais feitos pelos investigadores do Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, para determinadas realidades estudadas, nas respectivas cidades do estado de São Paulo que foram recortadas; como também para o raciocínio de projetos que desafiem o *status quo*, se interpondo na contracultura do espaço hegemônico. Isto porque, não se propõe a “revitalização” ou a gentrificação desses lugares, mas hipóteses projetivas que buscam incluir os “outros”. Em propostas que estão à margem, usa-se alguns materiais disponíveis, descartados, antigas estruturas e vagões descarrilhados, em uma perspectiva de pensar projetos que evitem o desperdício, mais aptos a respeitarem nossas novas condicionantes ambientais, criativos em tirar proveito dos recursos disponíveis e sábios em adequar necessidades do indivíduo ao consumo consciente (McDONOUGH, 2013).

À DERIVA, NA CONTRACULTURA DO ESPAÇO HEGEMÔNICO

Parte-se daqui de uma construção e desconstrução dos sentidos dos territórios e de suas territorialidades ao rumar-se à deriva, diante de algumas possibilidades de compreensão lúdico-construtiva da cidade (DEBORD, 1958). Assimila-se o conceito de transurbância (CARERI, 2013), que irá se revelar como o caminhar que se constrói em um instrumento cognitivo, sobretudo, projetual, capaz de reconhecer as novas dinâmicas ocultas (diante do caos das conformações urbanas contemporâneas), de maneira a torná-las visíveis em nossas futuras intervenções. Adota-se a errância como um exercício de afastamento voluntário do lugar mais familiar e cotidiano (JACQUES, 2012). Estratégias metodológicas para deflagrar significações espaciais, não mais, como algumas imagens pré-concebidas, mas como, cartografias sensoriais, ressignificações multissensoriais.

Nesse caso, em uma experiência errante é possível uma reflexão crítica, com um olhar mais atento sobre as territorialidades e seus traços culturais dissonantes. Não se quer um levantamento e análise feito por satélite ou fotografias preparadas com ângulos de visão. Precisa-se investigar mais ativamente a cultura do lugar, os seus habitantes, os seus objetos, os seus odores, sem pudor, antes de projetá-lo ou preenchê-lo com coisas:

O artista polissêmico, polifônico, que o arquiteto e urbanista deve se tornar, trabalha com materiais humanos que não são universais, juntamente com projetos individuais e coletivos que se expandem mais e mais rapidamente e dos quais a singularidade —incluindo a estética— deveria ser atualizada pela interrogação e pela razão lógica. Implicando, em particular, alguns procedimentos analíticos institucionais e alguma exploração quanto à formação do inconsciente coletivo. Sob tais condições o planejamento urbano deve ser considerado em seu movimento, em sua dialética. Ele é requisitado para se tornar uma cartografia multidirecional da produção da subjetividade da qual o arquiteto e o urbanista serão operadores (GUATTARI, 1996, p.300).

Por esse motivo, uma cartografia sensitiva revela um sentido singular de leitura. Mostra as nuances das significações. É desenho vivenciado e imaginado; mas, também, é anteprojeto. É, então, onde se materializa um novo jogo de ressignificações, das subjetividades, do pensamento cartográfico, que não é arborescente, mas, sem começo ou fim: rizomático; sempre como um *intermezzo* entre a possibilidade de uma significação espacial e uma hipótese anteprojetual. Ela capta as sensibilidades em devir em uma ‘cartografia sentimental’ (ROLNIK, 2016), rabica sensações, expressa vicissitudes, deflagra transgressões e as tragédias socioespaciais. É um intermédio, como parte do processo de objetificação que se quer empreender no ato projetual. Uma cartografia sensitiva é um campo de invenção. Não é, portanto, mera representação, mas uma aprendizagem sobre o processo inventivo que se dá no campo da cognição dos sujeitos (docentes e discentes arquitetos), que fazem parte da pesquisa, na sua indissociabilidade com as subjetividades estudadas. Assim, o que se quer revelar aqui é a ‘pesquisa-intervenção’ (PASSOS *et al.*, 2015) ou uma investigação na ação, porque produzimos conhecimento sobre o lugar mas, também, capacita-se a transformação no sujeito que apreende o lugar e, ainda, daquele que o habita, na medida em que propomos, para além das grafias possíveis das cidades, os anteprojetos de arquitetura, urbanismo e mobiliário.

Nesse sentido, os vários investigadores pertencentes ao Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, foram fundamentais para essa pesquisa, cada qual responsável por cruzar as fronteiras dos territórios urbanos marginais das cidades de Presidente Prudente, Araçatuba, Birigui, São José do Rio Preto, Marília e Assis. Os resultados das experiências vivenciadas pelos investigadores se conformaram como montagens e desmontagens de textos e imagens, cartogramas que servem como subsídios para a elaboração dos

projetos experimentais em arquitetura, urbanismo e mobiliário, que se configuraram como formas para trazer à tona algumas compreensões possíveis das territorialidades, sobretudo, a produção de conhecimento por meio da criação.

Desta maneira, os levantamentos e as análises que foram realizados por meio da prática do caminhar pelas diversas cidades estudadas no interior do estado de São Paulo se revelaram em interpretações projetuais passíveis de funcionarem como exercícios para o aprendizado das áreas marginais percorridas. Demonstram um intento de fugir à prática corriqueira do projeto como o desenho de um programa, indo mais além, como uma especulação que gera uma intelecção sobre as realidades vivenciadas pelo investigador. São histórias e historicidades agora traduzidas por um olhar dinâmico, que participa reflexivamente e dialeticamente, alimentando a crítica do fazer projetual.

Ao percorrer os locais de análise, os investigadores, através do caminhar, deixam-se perder nas áreas de estudo. Sendo possível, então, descobrir espaços, usos, tipos e situações não institucionalizadas nesse território de possibilidades que vai sendo fissurado pelo perambular. A prática de *andare a zonzo*, vagar sem objetivo, é aqui maximizada (CARERI, 2013). Nela está implícita a ideia de deriva como uma renúncia do entretenimento ou da distração (DEBORD, 1958). As oscilações do terreno são parte do processo da prática do caminhar, assim como os encontros fortuitos e as surpresas que ela proporciona. Essa estratégia metodológica é, então, o que proporciona o levantamento das pistas, para uma compreensão fragmentária e transitória dos lugares e, principalmente, a possibilidade de um encontro com o ‘o outro’ (FOUCAULT, 1967).

Com base neste método, visa-se uma compreensão múltipla sobre o território (DELEUZE & GUATTARI, 1995). O olhar rizomático, sempre aberto e dinâmico, foi reforçado através da pluralidade dos meios de captação que foram utilizados, desde um rabisco até a fotomontagem. Os investigadores, assim, *pari passu* ao ato de documentação, passam a fazer parte do movimento urbano, entendendo as singularidades inerentes ao próprio processo de percepção. Logo, a troca de experiências e a interpenetração delas nas vivencias do lugar tendem a ser fenomenologicamente compreendidas:

O mundo fenomenológico é não o ser puro, mas o sentido que transparece na intersecção de minhas experiências, e na intersecção de minhas experiências com aquelas do outro, pela engrenagem de umas nas outras; ele é, portanto, inseparável da subjetividade e da intersubjetividade que formam sua unidade pela retomada de minhas experiências passadas em minhas experiências presentes, da experiência do outro na minha (MERLEAU-PONTY, 1999, p.18).

Com esse intuito, as cartografias sensitivas servem para propiciar entrecruzamentos de distintas realidades provindas de uma pesquisa que ganha o sentido de uma investigação experiencial, nos espaços móveis dos territórios e territorialidades das confor-

mações urbanas contemporâneas. Os pesquisadores são parte da pesquisa. Os investigadores-detetives capazes de promover as interlocuções com as subjetividades. Apesar do distanciamento crítico, as construções reflexivas fazem parte dos sujeitos-investigadores que nelas se inserem. Um conluio que não é apenas mera representação, mas potente constructo de experiências transformadoras. Os arquitetos não são apenas leitores de espaços, mas criadores. Para além do etnógrafo ou do cartógrafo, são os arquitetos que, por meio das experiências passadas/presentes, percebem e elucubram as transformações futuras para, assim, conhecer por intermédio do projeto (Figura 2):

Conhecer é, portanto, fazer, criar uma realidade de si e do mundo, o que tem consequências políticas. Quando já não nos contentamos com a mera representação do objeto, quando apostamos que todo conhecimento é uma transformação da realidade, o processo de pesquisar ganha uma complexidade que nos obriga a forçar os limites de nossos procedimentos metodológicos (PASSOS & BARROS, 2015, p.30).



FIGURA 2 — Cartograma das Cartografias Sensitivas, Subjetividades Subalternas e Áreas Marginais ao longo do leito férreo de Presidente Prudente, Araçatuba, Birigui, São José do Rio Preto, Marília e Assis. Por meio de montagens e desmontagens se conformam mapas transitórios dos lugares, croquis experienciais, rabiscos dos investigadores sobre os usuários, fotogramas das estruturas deterioradas, das tribos urbanas e significações possíveis de locais, como criações e ou antevisões projetuais.

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente (2016).

Nessa imersão do conhecimento, os arquitetos agora são capazes de traduzir diversas sensibilidades: de leitura, visual e tátil, as estabilidades e os fluxos, as subjetividades e as rationalidades, para um reconhecimento urbano dinâmico. O “outro” se incorpora a ela. Desenha com eles. Deixa-se fotografar e fotografa. Não são mais os estrangeiros, são sujeitos pertencentes àquelas realidades que se estuda. Como os ensinamentos de Saint-Exupéry, eles são, agora, também, responsáveis por aquilo que se cativa. Uma investigação-ação tem esse sentido de incorporação, senso de pertencimento; e as cartografias sensitivas buscam distensionar os métodos tradicionais para conhecer por imersão — analogicamente, heuristicamente e por meio de experiência — abrindo brechas na intenção de se plasmarem diagramas que anteveem relações, conceitos e projetos:

Serão abertos, conectáveis em todas as suas dimensões, desmontáveis, reversíveis, suscetíveis de receber constantemente modificações, como o meio ou a arquitetura que modelam. Arquiteturas como diagramas, como plasmações de ideias, sucessos ou relações. Nos interessam as cartografias, os diagramas, como instrumentos conceituais, mais que como descrições formais (PORRAS-YSLA, 2010, p.66).

Nessa proposta, em Presidente Prudente, os pesquisadores tiveram que vencer a barreira da linha do trem que corta o centro urbano — desde leste até o oeste da cidade, onde o pedestre tem poucas alternativas de passagem. Há apenas um pequeno túnel sob os trilhos, porém é limitado por portões em suas extremidades (ficam abertos apenas das 6h às 22h, por questões de segurança). Fora desse horário, os pedestres têm que utilizar outros meios para atravessar a linha. Um ponto de passagem é ao final de uma rua, onde se encontra uma antiga roleta. Mesmo sem função alguma, por ela passam, diariamente, dezenas de pessoas triadas pelas ruínas do que restou da ferrovia. Os muros e gradis delimitam um território ermo que vai sendo tomado pela vegetação que cobre os trilhos, onde a transposição do leito férreo é impossível às pessoas que têm dificuldades de locomoção (SANTOS & FIORIN, 2014).

Na imersão nesse contexto, o caminhante percebe edifícios, estruturas e meandros desse leito abandonado. Confronta-se com quem os utiliza de uma maneira singular: locais de paragem para andarilhos, moradores de rua, usuários de drogas, prostitutas e travestis. Nessas áreas, as subjetividades subalternas encontram oportunidades de demonstrar alguma forma de pertencimento ao local, pois não é difícil encontrar vestígios e fragmentos. Há pistas de como configuram as suas territorialidades: cobertores, colchões, roupas, panelas, cachimbos, restos de cigarros espalhados por diversos espaços, além de vagões pichados que utilizam para dormir. Outras marcas de uso e ocupação revelam a vivacidade e criatividade nas apropriações do lugar, especialmente, no mobiliário urbano improvisado ao longo do percurso do antigo leito férreo. Lugar de estar, onde investigadores sentaram, conversaram e interagiram com os usuários.

Na cidade de Araçatuba, a extensa plataforma da estação ferroviária desativada agora serve como espaço de passagem aos que se dirigem ao centro da cidade: à Avenida dos Araçás e vice-versa. Durante o dia, oferece sombra e proteção contra a chuva aos pedestres que caminham pelo antigo leito ferroviário; já, durante à noite, se apresenta como um lugar propício ao abrigo dos moradores de rua (MELO & FIORIN, 2014).

Embora o antigo edifício ferroviário esteja bastante deteriorado, pela falta de manutenção e pela ação de vândalos, os distintos usos descobertos pela atividade de investigação revelam a sua vitalidade. Um casal de sem-teto usa a marquise da antiga plataforma como lugar para higiene. Uma mulher faz a barba do marido, para que ele possa seguir sua jornada diária na busca por um emprego.

A precariedade marca esses territórios ocupados pelas subjetividades subalternas, mas, também, induz a uma grande capacidade de improviso por parte daqueles que foram acometidos por infortúnios durante a sua trajetória de vida. Nesses casos, a ocupação dos espaços abandonados, tende a demonstrar uma inventividade dos “outros” em driblar as adversidades do dia a dia, buscando alternativas que possam atenuar disparidades sociais gritantes.

Nesse contexto, os antigos reservatórios elevados de água da Estrada de Ferro Noroeste são os rastros da antiga ferrovia na esplanada que, depois da retirada dos trilhos, virou asfalto. À sombra deles, moradores de rua se abrigam fazendo, desses espaços residuais, uma espécie de casa. Roupas são estendidas em varais presos na estrutura. Bancos viram cama. Em parte do piso do reservatório em si, há um banheiro improvisado, flagrado pelo olhar e pelo contato do investigador. Inqueridos pelos pesquisadores, empreenderam com estes um anteprojeto, rabiscando-o no papel próprio de ocupação da antiga caixa d’água elevada. Mais que um ato político, um desenho para a sobrevivência.

Em Birigui, com a demolição da antiga estação ferroviária, em 1969, uma nova estação foi implantada no ano de 1970, há cerca de seis quilômetros da primeira, na então Vila Real, hoje, Vila Isabel Marin. A nova Estação Ferroviária foi construída, em tese, para uma cidade modernizada. Entretanto, com o desmantelamento do transporte sobre trilhos, no interior do Estado de São Paulo, passou a não ter serventia e é, atualmente, exemplo emblemático do abandono do patrimônio ferroviário, à mercê da deterioração.

Com o aumento do descaso do poder público, é frequentada por moradores de rua e por delinquentes. Pichada e muito suja, com vários objetos pessoais espalhados pelos trilhos e sobre a plataforma, é uma área urbana onde, durante o dia, o silencio é absoluto, mas, à noite, os usos imprevistos prevalecem e configuram uma cultura marginal do lugar (ROSA & FIORIN, 2014).

Nessa realidade, indubitavelmente, as pichações e os grafites inscritos nas ruínas da nova estação ferroviária são particularmente reveladores. Relatam as percepções políticas e as críticas da nossa sociedade. O investigador que caminha por entre seus muros gra-

fitados se depara com esses códigos próprios, traços de uma territorialidade com inúmeras outras significações. O contato com os seus artífices, foi possível graças à aproximação cautelosa e ao tato no ato de perambular diversas vezes pelo lugar. Certo dia, um grafiteiro permitiu que os investigadores registrassem sua técnica de criação em pleno processo de pichação. Cumplices, ou não, por entre os grafites de um mundo imaginário desvelaram-se alguns signos e os espaços de convívio prenhes de sentido para essa circunvizinhança. Nas imediações dos trilhos abandonados de Birigui, puderam ser encontrados: criadores de animais, horticultores, vendedores, pedestres, além dos grafiteiros. Configuram, em seu todo, mais ou menos dissonante, um misto de multiplicidades. Um coletivo rural e urbano, em que o pasto e o picho, o campo e a cidade, estão em um intenso devir.

Ao perambular pelos estilhaços do patrimônio ferroviário de São José do Rio Preto, o investigador se depara com um leito ferroviário em atividade (SOUZA & FIORIN, 2014). Um dos únicos, dentre as cidades estudadas, que ainda possui uma frequência regular de trens de carga que cortam a cidade, com aproximadamente 400 mil habitantes, no noroeste do Estado de São Paulo.

Talvez, exatamente por conta disso, encontra-se um dos maiores cemitérios de vagões abandonados das cidades do noroeste paulista. Ladeado por um grande conjunto habitacional, um vasto território na periferia da cidade é destinado para os vagões que, com frequência, descarrilham no centro da cidade provocando mortes, possivelmente, por conta das más condições de sinalização e manutenção da via férrea.

Não muito distante dali e, a poucos metros da linha do trem, o investigador que perambula pelos vários quilômetros da ferrovia que corta a cidade, se depara com uma das maiores favelas do noroeste paulista. Um paradoxo para uma cidade com um dos melhores índices de qualidade de vida do Brasil. Hoje, a moradia precária e condições de vida sub-humanas são a marca dessa territorialidade.

Atualmente, o que se pode encontrar nas proximidades da linha férrea são: alguns antigos galpões industriais em ruínas; a casa do chefe da estação que, apesar de não possuir nenhum uso, ainda se mantém conservada; a estação ferroviária, que permanece intocada, mesmo sem a manutenção adequada; a antiga Praça Cívica, outrora o palco de usuários de drogas e, agora, totalmente destruída para tentar apagar as pistas das subjetividades subalternas que por ali perambulavam.

No antigo leito férreo da cidade de Marília, um processo de democratização urbana pode estar ocorrendo em alguns períodos, no território contíguo aos trilhos. Durante o dia, diferentes camadas da população frequentam os órgãos de serviços governamentais estaduais, que agora estão localizados nos antigos galpões fabris que ladeavam a ferrovia, como demonstraram as caminhadas dos investigadores.

Durante à noite, graças à criação de uma feira noturna, que funciona em um dia da semana, alguns dos trechos adjacentes do leito férreo são utilizados como espaços públicos, pois famílias vêm até a feira, para se alimentarem, ou adquirirem produtos frescos e diferen-

ciados, se misturando aos tipos citadinos mais diversos, em um grande encontro de culturas.

No entanto, durante às noites e às madrugadas dos outros dias da semana, tanto a antiga gare da Estação Ferroviária, quanto outros trechos adjacentes da ferrovia, são os espaços que revelam as subjetividades de um lugar à margem, onde podem ser observados prostitutas e michês, sem-teto dormindo, ocorrências de tráfico e utilização de drogas, além de pichadores.

Nesse contexto, mesmo que as chamadas subjetividades subalternas construam sua territorialidade sobre o espaço da cidade em determinados horários do dia, há grandes possibilidades de choques entre os transeuntes; especialmente, porque o poder público local organiza apresentações culturais e *shows* para toda população, exatamente nesses territórios ermos que eram apenas dominados pelos trilhos do trem. Diante disso, uma vocação desse território, para além de uma ordenação que instaure práticas constantes, pode ser a evocação de disposições arquitetônicas transitórias (PÁTARO & FIORIN, 2014).

Em Assis, atrás do prédio da Estação de Trens, a quantidade de lixo e entulho é grande, as paredes com inscrições revelam as imagens e os textos específicos que demarcam uma ocupação. Ali, o investigador consegue perceber sofás que servem para a acomodação dos sem-teto, que fazem das plataformas do prédio da Estação de Trens, a sua sala de estar. Durante o dia, alguns desses nômades urbanos se protegem do sol do outro lado do pátio ferroviário, fazendo deste, o seu quintal.

Nos arredores da plataforma é onde acontece a reunião de indivíduos para o consumo de narcóticos. Não foi possível flagrá-los no ato, pois se encontravam escondidos atrás das massas de vegetação, no entanto, uma bicicleta é evidência de suas presenças ali. Aliás, vale registrar que, atualmente, o pátio ferroviário tem grande movimentação de ciclistas, apesar de existir muito lixo, entulho e algumas peças enferrujadas espalhadas por todo o contexto. Lembranças de um passado recente, que ficam à mostra como lápides da debacle do transporte ferroviário. Os edifícios da vizinhança e os arruamentos limítrofes constituem-se como uma barreira urbana em relação ao conjunto da Estação de Trens de Assis, e o antigo complexo ferroviário e agroindustrial. Isolado, o antigo leito férreo, por si mesmo, não é capaz de estabelecer as conexões usuais com o tecido urbano. Permanece como território marginal no mapa urbano da cidade de Assis. E, por conta disso, talvez favoreça, mais intensamente, a livre circulação das bicicletas, dos pedestres que cruzam caminho e, principalmente, dos nômades urbanos que instauraram uma territorialidade com fluxos urbanos muito próprios.

UM PROJETO INCONCLUSO

Com base na preconização das estratégias discutidas nas áreas já destacadas, de cidades da região noroeste do Estado de São Paulo, bem como, de algumas significações dos lugares por onde se caminhou, foi possível informar alguns anteprojetos sob a preocupação do que se chama de um desafio de radical experimentação. Ou seja, os investi-

gadores que se embrenharam nos territórios ermos dos antigos leitos ferroviários das cidades do interior paulista, em busca de algumas pistas das subjetividades subalternas, que pudessem revelar, através do caminhar, percepções e usos de suas territorialidades, compuseram projetos experimentais — o resultado prático de suas experiências vividas em cada trajeto realizado. Estas propostas se compõem em confluência com as metodologias cartográficas de compreensão do lugar. Em alguns casos, são rebatimentos de conversas, interações e de *insights* surgidos no embate entre sujeito-investigador e as subjetividades subalternas que perambulam pelos locais estudados. São desafios porque se propõem como espaços projetados por/para alteridades. Radicais, porque usam materiais geralmente depreciados, estruturas ociosas e deterioradas, prescindindo, em alguns casos, da reforma necessária. Isto porque, não seria interessante institucionalizar um projeto, pois não há permanência nem perenidade nessas novas territorialidades em trânsito. Elas, simplesmente mudam, e seguem mudando. A cada dia que os investigadores voltavam para as áreas estudadas, uma nova configuração espacial já estava esboçada. Também, por conta disso, os projetos se mantêm apenas como uma hipótese de experimentação e não são conclusivos. São formas de conhecimento do lugar inscritas em determinado tempo e espaço, que serão aqui partilhadas. Estão em aberto, como experiência latente. Algumas, propositalmente, nem foram acabadas.

Nesse sentido, apresentou-se aqui algumas peças gráficas que compõem este intento. Por serem anteprojetos de arquitetura, urbanismo e mobiliário, evidentemente, são compostos por outras pranchas de detalhamentos que, pela limitação do suporte, não podem ser dispostos na sua íntegra. Mesmo assim, acredita-se que revelam a intenção de pensar reflexivamente e criticamente sobre os territórios e territorialidades marginais estudados já que, dialeticamente, os atritam. Compõem alguns resultados da pesquisa que fora desenvolvida, abrindo um espaço para a discussão do papel do arquiteto-investigador frente às áreas deterioradas das cidades do noroeste paulista descritas. Logo, à guisa de conclusão, na cidade de Presidente Prudente, a existência de diversos mobiliários urbanos improvisados à beira da linha férrea fez surgir a ideia de uma cadeira-assento polivalente como projeto experimental (Figura 3). Em Araçatuba, a antiga caixa d'água elevada foi reprojetada para ser um banheiro público e abrigo à céu aberto, destinado aos sem-teto que ocupavam o lugar (Figura 4). Na estação abandonada de trens, de Birigui, foi pensado um aparato para dinamizar a arte do grafite (Figura 5). Em São José do Rio Preto, o cemitério de vagões abandonados e a demanda por moradia da favela, formada ao longo da linha férrea, suscitou a elaboração de um projeto habitacional a partir de vagões de trem em desuso / descarrilhados (Figura 6). Em Marília, foi pensada uma estratégia para ocupação espacial da linha férrea, que não fosse definitiva. Um vagão itinerante polivalente que pudesse fomentar atividades culturais variadas para toda a população (Figura 7). Em Assis, um traçado cicloviário cambiante no leito férreo (Figura 8) e um trabalho ainda em andamento.

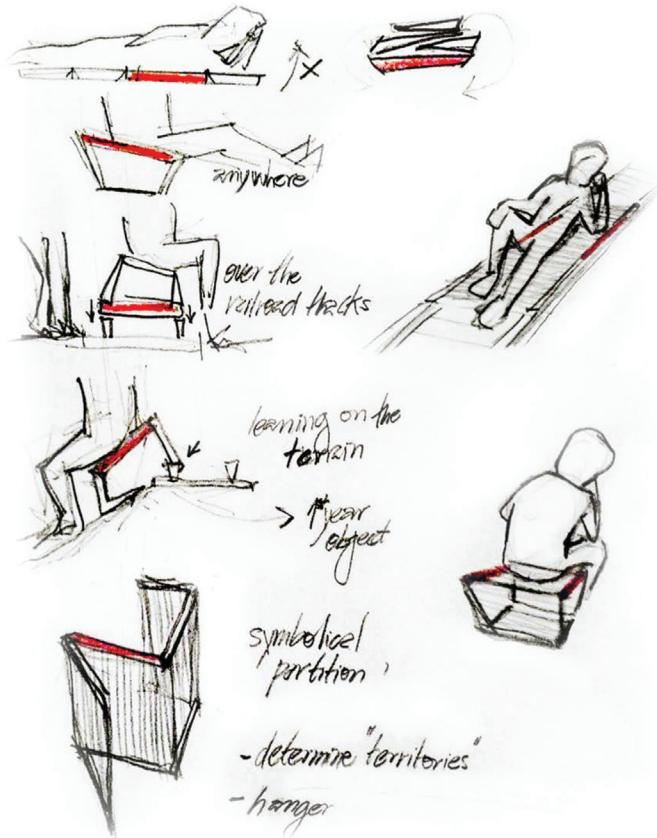


FIGURA 3 — Anteprojeto para de cadeira polivalente como projeto experimental ao longo do leito férreo de Presidente Prudente.

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente (2016).

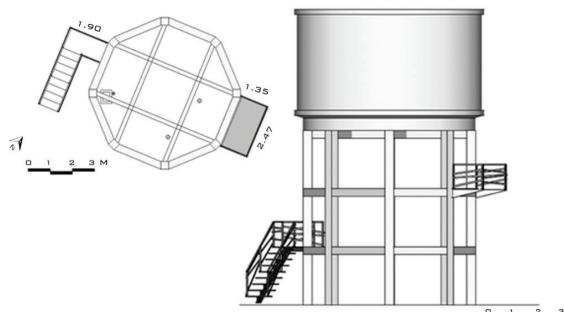


FIGURA 4 — Anteprojeto que remodela uma caixa d'água elevada já existente, para servir como um banheiro público e abrigo a céu aberto para moradores em situação de rua, na antiga esplanada ferroviária de Araçatuba (atual Avenida dos Araçás).

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente, 2016.



FIGURA 5 — Anteprojeto de aparatos, painéis e apoios feitos de madeira de refugo para dinamizar a arte do grafite ao largo da nova estação de trens de Birigui.

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente (2016).

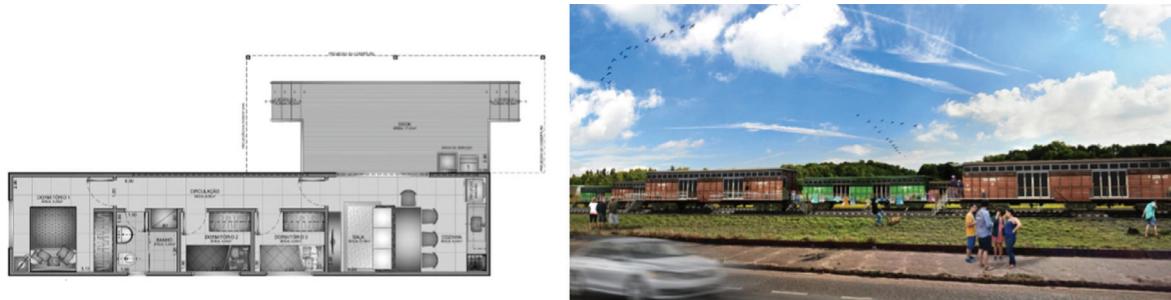


FIGURA 6 — Anteprojeto de moradias em vagões de trem em desuso para acomodar os moradores da favela Vila Itália, em terreno vago no leito férreo de São José do Rio Preto.

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente (2016).



FIGURA 7 — Anteprojeto de vagão itinerante polivalente capaz de fomentar atividades culturais variadas para toda a população, no antigo leito férreo de Marília.

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente (2016).



FIGURA 8 — Anteprojeto de traçado de ciclovía sobre as “linhas do desejo” dos ciclistas, em parte do leito férreo desativado de Assis.

Fonte: Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Presidente Prudente (2016).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essas ideias vêm informar a respeito de uma Arquitetura Marginal que se desvelaria nessas áreas urbanas estudadas. Essas Intenções foram captadas por olhar reflexivo que propõe, de algum modo, se apropriar de um conhecimento empírico daquele que passa ou habita o lugar, tornando a experiência e a vivência, um aprendizado sobre o fazer. Há possibilidades de se pensar projetos que desafiam *o modus-operandi*, pois em nenhum dos casos o discente-docente-investigador-arquiteto pretendeu impor um anteprojeto para cada local. Ao contrário, assimilam-se as vicissitudes, as sutilezas e diferenças, de maneira a compor uma metalinguagem projetual do improviso, aberta ao uso, aos outros e à crítica.

NOTA

1. Sob o título: “Arquitetura Marginal: o desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista”, este artigo é parte dos resultados do projeto de pesquisa financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Processo nº 470634/2013-8). Contou, também, com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo e do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica-Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, na liberação de mais de uma dúzia de bolsas de Iniciação Científica.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, S.F.; SALDANHA, M. Ruína como resistência: um lugar estranho num promontório de desejos. *Revista Arqa*, n.112, p.108-111, 2014.
- CARERI, F. Walkscapes ten years later. In: CARERI, F. *Walkscapes*: o caminhar como prática estética. São Paulo: Gustavo Gili, 2013. p.169-174.
- DAGNINO, R. Os Estudos sobre ciência, tecnologia e sociedade e a abordagem da análise de política: teoria e prática. *Revista Ciência e Ensino*, v.1, p.1-12, 2007. (Especial).
- DÉBORD, G. Teoria da Deriva. *Revista Internacional Situacionista*, n.2, p.1-5, 1958.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil Platôs*: capitalismo e esquizofrenia. São Paulo: Editora 34, 1995. v.1.
- FERRARA, L.D. Cidade Imagem e Imaginário. In: FERRARA, L.D. *Significados urbanos*. São Paulo: Edusp, 2000. p.115-131.
- FIORIN, E. *Marginal Architecture*: Industrial and Railroad Heritage in São Paulo's Northwestern Country Towns (Experimental Projects). Athens: ATINER'S Conference Paper Series, 2016.
- FIORIN, E. Patrimônio e marginalidade nos antigos leitos férreos de cidades do interior paulista. In: ROSIN, T.A.; ROSIN, T.A. (Org.). (Re)Pensando a cidade. Tupã: ANAP, 2015. p.166-199.
- FIORIN, E.; HIRAO, H. (Org.). *Cidades do Interior Paulista*: patrimônio urbano e arquitetônico. São Paulo: Paco Editorial, 2015.
- FOUCAULT, M. *De outros espaços*. Paris: Cercle d'Études Architecturales, 1967.
- GOMES, M. T. S. O processo de reestruturação produtiva em cidades médias do oeste paulista: Araçatuba, Birigui, Marília, Presidente Prudente e São José do Rio Preto. Tese (Doutorado em Geografia) — Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- GUATTARI, F. A Restauração da paisagem urbana. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n.24, p.293-300, 1996.

- JACQUES, P.B. A experiência errática da cidade: em busca da alteridade urbana. In: RIBEIRO, A.C.T.; VAZ, L.F.; SILVA, M.L. *Leituras da cidade*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p.48-63.
- McDONOUGH, W. *Cradle to Cradle*: criar e reciclar ilimitadamente. São Paulo: G. Gili, 2013.
- MELO, A.P.Z.; FIORIN, E. Araçatuba: patrimônio e marginalidade ao longo do antigo leito férreo. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. A DIMENSÃO DO COTIDIANO DO PATRIMÔNIO E OS DESAFIOS PARA SUA PRESERVAÇÃO, 12., 2014, Bauru. *Anais...* Bauru: Unesp, 2014. p.269-276.
- MERLEAU-PONTY, M. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- PASSOS, E.; BARROS, R.B.A Cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PISTAS do método da cartografia: pesquisa, intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015. p.17-31.
- PASSOS, E; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. *Pistas do método da cartografia*: pesquisa, intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015.
- PÁTARO, A.D.R.; FIORIN, E. Marília: patrimônio e marginalidade ao longo do antigo leito férreo. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. A DIMENSÃO DO COTIDIANO DO PATRIMÔNIO E OS DESAFIOS PARA SUA PRESERVAÇÃO, 12., 2014, Bauru. *Anais...* Bauru: Unesp, 2014, p.260-268.
- PEREIRA, M.S. Dimensões da experiência: espaço público, alteridade e Lugar. In: RIBEIRO, A.C.T.; VAZ, L.F.; SILVA, M.L. *Leituras da cidade*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p.39-42.
- PORRAS-YSLA, F. Interrogatorio a la disciplina. In: GAUSA, M.; DEVESA, R. (Ed.). *Otra mirada*: posiciones contra crónicas. Barcelona: G. Gili, 2010. p.63-67.
- ROLNIK, S. *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2016.
- ROSA, A.S.; FIORIN, E. Birigui: patrimônio e marginalidade ao longo do antigo leito férreo. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. A DIMENSÃO DO COTIDIANO DO PATRIMÔNIO E OS DESAFIOS PARA SUA PRESERVAÇÃO, 12., 2014, Bauru. *Anais...* Bauru: Unesp, 2014. p.287-295.
- SANTOS, E.V.; FIORIN, E. Presidente Prudente: patrimônio em marginalidade ao longo do leito férreo. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. A DIMENSÃO DO COTIDIANO DO PATRIMÔNIO E OS DESAFIOS PARA SUA PRESERVAÇÃO, 12., 2014, Bauru. *Anais...* Bauru: Unesp, 2014. p.277-286.
- SILVA, A. *Imaginários*: estranhamentos urbanos. São Paulo: Sesc, 2014.
- SOUZA, J.A.; FIORIN, E. São José do Rio Preto: patrimônio e marginalidade ao longo do leito férreo. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. A DIMENSÃO DO COTIDIANO DO PATRIMÔNIO E OS DESAFIOS PARA SUA PRESERVAÇÃO, 12., 2014, Bauru. *Anais...* Bauru: Unesp, 2014. p.251-259.
- THIOLLENT, M. *Metodologia da pesquisa-ação*. São Paulo: Cortez, 2008.
- TOURAINÉ, A. *Um novo paradigma*: para compreender o mundo de hoje. Petrópolis: Vozes, 2006.

Recebido em
30/8/2016,
reapresentado
em 19/6/2017
e aprovado em
17/7/2017.

EVANDRO FIORIN | Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho | Faculdade de Ciências e Tecnologia | Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente | Campus de Presidente Prudente. R. Roberto Simonsem, 305, Presidente Prudente, São Paulo, Brasil. *E-mail*: <evandro-fiorin@fct.unesp.br>.