



**DESIGN MARGINAL: MOBILIÁRIO URBANO ÀS MARGENS DA  
FERROVIA DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP**

**MARGINAL DESIGN: URBAN FURNITURE AT THE MARGINS OF THE  
RAILROAD OF PRESIDENTE PRUDENTE – SP**

*Bruno Vinícius da Palma Novaes<sup>1</sup>*

*Evandro Fiorin<sup>2</sup>*

**RESUMO:** Este artigo é fruto de um trabalho de investigação sobre as imagens e imaginários captados pela prática do caminhar no antigo leito férreo da cidade de Presidente Prudente. A partir desse processo buscou-se o desenvolvimento de um projeto de mobiliário urbano que absorvesse as realidades multifacetárias apresentadas ao longo do texto, pertinentes ao contexto urbano da ferrovia que corta a maior cidade do Oeste Paulista. Tem como base uma pesquisa de iniciação científica financiada pela FAPESP.

**Palavras-chave:** Design; Ferrovia; Presidente Prudente.

**ABSTRACT:** This article is the result of an investigation work about the images and imaginaries captured through the practice of walking along the old railway bed of

---

<sup>1</sup>Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho - Campus de Presidente Prudente-SP.

<sup>2</sup>Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo, Brasil(2009)

Presidente Prudente city. From that process, it was pursued the design of an urban furniture capable of absorbing the multifaceted realities presented throughout the text, which regard the urban context of the railroad that crosses the biggest city of the western region of São Paulo State. It finds base on a scientific initiation research funded by FAPESP.

**Keywords:** Design; Railroad; Presidente Prudente

## INTRODUÇÃO

O início do município de Presidente Prudente é marcado pela chegada, no começo do século XX, do prolongamento da linha tronco da Estrada de Ferro Sorocabana às terras de Francisco de Paula Goulart, no extremo oeste do Estado de São Paulo. O fluxo comercial gerado pelo complexo econômico centrado no cultivo e beneficiamento de grãos que a ferrovia propiciou, favoreceu o desenvolvimento do crescente núcleo urbano que já se estabelecia sobre uma dicotomia espacial representada pelas porções oeste e leste – a Vila Goulart e a Vila Marcondes –; o lado urbanizado e o fabril, o povoado mais rico e o mais pobre. Entretanto, essa região central da cidade, em meados de 1960, com a decadência na produção cafeeira, declínio do cultivo do algodão e, finalmente, a completa desativação das maiores empresas beneficiadoras, experimentou o declínio econômico e, paulatinamente, o debacle das áreas contiguas e além-linha férrea (FIORIN, 2014).

A partir, de então, as estruturas e instalações responsáveis pela formação da cidade entraram em processo de obsolescência, principalmente, logo após o fim do transporte ferroviário de passageiros. Esse cenário se agravou em 1981 com a construção do Viaduto Tanel Abbud (lindeiro ao prédio da estação ferroviária) e com a implantação do Camelódromo, em 1991. Ambos empreendimentos geraram novas ambiências como o baixio do viaduto que, ao ser murado, passou a abrigar mendigos e usuários de drogas, bem como o próprio comércio informal aos pés do elevado. Devido à falta de manutenção, a face que se volta para os trilhos se encontra bastante deteriorada – muros pichados, vegetação alta. A transposição é feita através de passagens improvisadas. O mesmo abandono se reflete ao longo de toda a ferrovia que corta o centro da cidade (FIORIN; HIRAO, 2015).

Diante do exposto, hoje, as fronteiras da linha férrea de Presidente Prudente, apresentam-se como lugar desafiador, de onde surgem novas espacialidades, transgressoras

e de múltiplas identidades, de alteridades e subjetividades, que convivem nos limites da legalidade e da ilegalidade. Muitos são espaços residuais, sem nenhuma destinação, mas acolhedores para os que se tornaram invisíveis à sociedade. Ambiente propício para o *homem marginal*<sup>3</sup>.

Ao inverso dos juízos negativos que pode carregar consigo, a palavra marginal é importante para nós neste trabalho, porque é trabalhada como metáfora de uma condição que pode gerar, no espaço, as apropriações inusitadas e os usos considerados divergentes dos padrões sociais. Situações somente detectadas pelo perscrutador que se permite despir de todos os pré-conceitos e, perdendo-se em sua incursão pelas áreas deterioradas da linha férrea de Presidente Prudente, acabar por revelar ocorrências inusitadas, experimentadas no vai-e-vem do percurso pelo lugar, que pode incitar um olhar para as “multiplicidades” (DELEUZE; GUATTARI, 1995) que existem nessa cidade ladeada pelos trilhos. Nesse sentido, utilizamos o caminhar como prática estética, tal como sugerido por Francesco Careri<sup>4</sup>, como um método de incursão no espaço urbano, buscando encontrar o inesperado, a ser representado por meio de fotografias, desenhos e mapas de percurso baseados em cartografias sensitivas. Tal processo subsidiou a criação de uma paisagem de dados (figura 1) baseada em percepções que informam descompassos entre a imagem urbana do leito férreo e os imaginários urbanos que representam esse Lugar Marginal, levando em conta os escritos de Lucrecia D’Alessio Ferrara<sup>5</sup>.

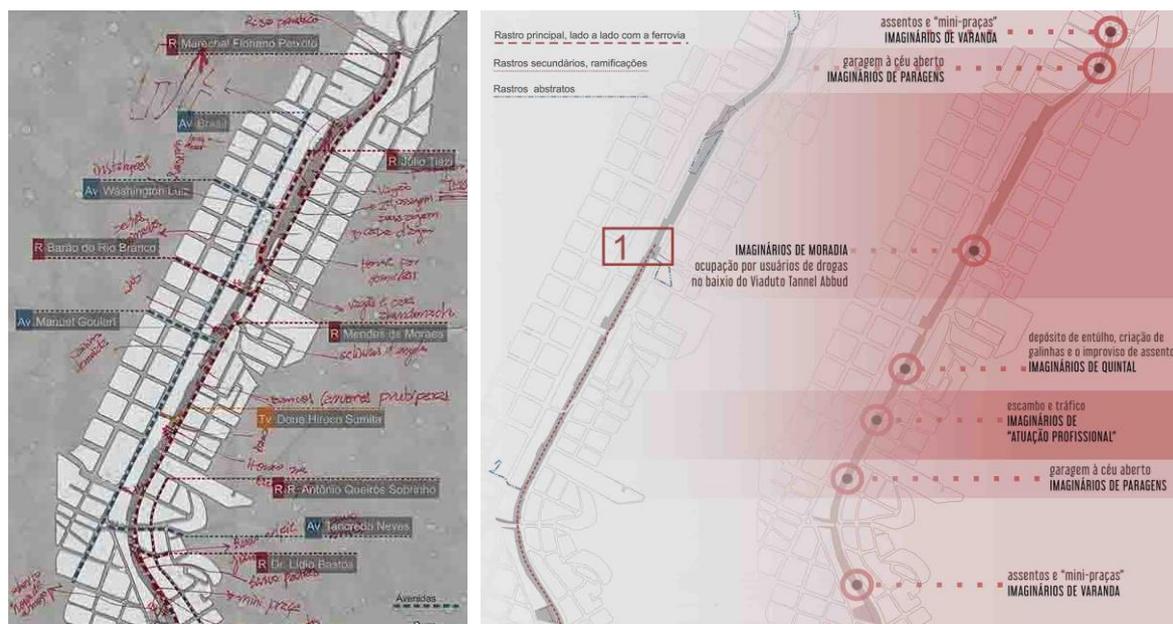
---

<sup>3</sup> PARK, R. E. *Human migration and the marginal man*. In: American Journal of Sociology, Vol. 33, nº. 6 (May, 1928), pp. 881-89. O personagem híbrido descrito por Robert Ezra Park, que vive na margem de grupos culturais diversos, migrando sempre entre um e outro, sem poder identificar-se, totalmente, com nenhum dos dois. O mestiço social - mixed blood -, o andarilho que se sente liberto das inibições dos modos convencionais (ou institucionalizados) de se pensar e agir.

<sup>4</sup> CARERI, Francesco. *Walkscapes: el andar como practica estética*. Barcelona, Gustavo Gili, 2002.

<sup>5</sup> FERRARA, L. D. Cidade: imagem e imaginário. In: Seminário “Imagem da Cidade”. Porto Alegre, UFRGS, 1994, pp. 193-195, p. 196.

Revista Contemporânea: Revista Unitoledo: Arquitetura, Comunicação, Design e Educação, v. 01, n. 01, p. 39-51, out./dez. 2016.

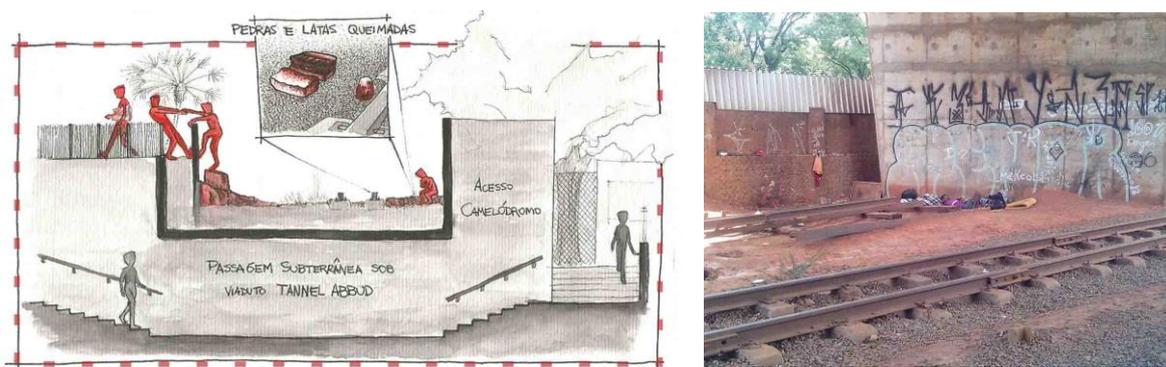


**Figura 1 e 2:** À esquerda, uma das várias derivas, aqui expressa em anotações sobre o mapa da área estudada, sobreposto ao mapa das vias que permeiam a área estudada. À direita, o mapa de rastros com destaque para o rastro principal (1) que guia a leitura da área neste trabalho; mapa de imaginários logo ao lado.

Segundo a referida autora, a imagem urbana é um dado perceptivo concreto, enquanto os imaginários decorrem da experiência ponderada de captação dos estímulos gerados pelas características urbanas. Identificar imaginários seria apreender a vivência urbana que cada sítio permite e estimula e, portanto, *“o imaginário sobre uma cidade não a reproduz, mas estimulado pelos seus fragmentos/índices, produz discursos que com ela interagem”* (FERRARA, 1994, p.198).

Assim, nossas perambulações pelas áreas marginais da linha férrea de Presidente Prudente ocorreram num trecho de aproximadamente 2,5 km, compreendidos pelo início na Rua Marechal Floriano Peixoto e a Rua Mendes de Moraes na altura da Rua Floriano Peixoto (figura 1), a partir do qual foi possível acumular olhares diversos relativos à dinâmica do lugar. Visando a uma melhor compreensão da área, apresentamos algumas das muitas derivas realizadas, iniciadas no baixio do Viaduto Tanel Abbud (figura 2, à esquerda), bem como os imaginários diversos encontrados (figura 02, à direita).

Dessa maneira, detectamos alguns dos rastros desse “homem marginal”, vestígios e fragmentos, resquícios de suas atuações, objetos que permitem leituras do que pode acontecer no lugar: colchões, cobertores, roupas, pedras queimadas, etc. Sujeito que durante o dia vai à “caça”, em busca de sua sobrevivência, de seu alimento, através do roubo, do furto, da mendicância, da prostituição; e, à noite, retorna para sua caverna, seu esconderijo ou, o que pode chamar de lar: o baixio do viaduto, da passarela, dos meandros e passagens: os imaginários de moradia.



**Figura 3 e 4:** À esquerda, corte esquemático simplificado da dinâmica de fluxo e ocupação do trecho logo abaixo do viaduto Tanel Abbud, notável a presença de mendigos e usuários de drogas. À direita, moradora de rua fotografada habitando o baixio do Viaduto Tanel Abbud.

**Fonte:** Corte esquemático desenvolvido pelo autor e foto do acervo pessoal do autor, 2015.

Nesse trajeto, a partir da passagem elevada da Rua Barão do Rio Branco, em direção aos bairros da zona leste onde a linha férrea margeia a Rua Mendes de Moraes, ocorre uma intensificação significativa na diversidade de usuários presentes na ferrovia, o que pode facilmente ser associado à ausência de empecilhos erigidos entre a população e a linha férrea. Em contrapartida, o relevo acidentado começa a propiciar estratificações espaciais que começam a interferir na relação visual entre o ilícito e o lícito<sup>6</sup>. Há então, uma fragmentação dos usos: muitos delinquentes são observados sobre os trilhos, predominantemente, nos trechos em que o espigão do leito férreo se afasta do nível da rua, enquanto apropriações mais brandas, ao gosto da população em geral, pontuam as porções mais baixas, à beira da rua; A partir desse trecho, começam a se tornar frequentes as intervenções dos moradores do entorno no espaço contíguo à linha férrea.

<sup>6</sup> No geral, todas as manifestações encontradas no leito férreo de Presidente Prudente são cabíveis ao termo “marginal”, mas devido à quantidade e diversidade de demonstrações encontradas ao longo do trecho estudado, em alguns momentos há a divisão entre usos ilícitos (usuários de droga, prostitutas, comércio ilegal, etc.) e lícitos (atuação da população em geral, improvisação de mobiliários urbanos, cultivo de plantas, estacionamentos, etc.).

Pontualmente são avistados depósitos de lixo e restos de construção, ocorrendo constantemente em espaços residuais amparados pelos muros dos fundos de edificações



**Figura 5 e 6:** Apropriações do espaço contíguo aos trilhos da linha férrea ao longo da Rua Mendes de Moraes: à esquerda, morador flagrado jogando lixo nos arredores da ferrovia; à direita, contextualização da mesma situação através de um corte esquemático.

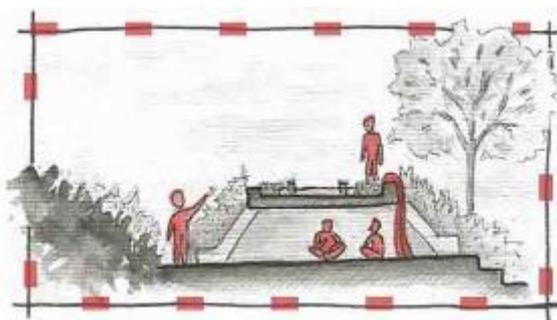
**Fonte:** Foto do acervo pessoal do autor e croqui desenvolvido pelo autor, 2015 e 2016 respectivamente.

que não se vinculam visualmente com a linha férrea; sempre no lado oposto ao da rua e nas faixas em que o espigão possui cotas mais elevadas. Na verdade, pode-se dizer que os três pontos citados – não vinculação, oposição à via e aclive – são desdobramentos da tentativa de se esconder a atividade em questão, uma vez que essa sempre ocorre em lugares de isolamento.

Nesse mesmo trecho do leito ferroviário, do lado oposto e junto à via pública, outras atividades afloram. Uma fileira de árvores se ergue ao longo da calçada da rua Mendes de Moraes, muitas delas frutíferas (jaqueiras, goiabeiras, abacateiros e serigueleiras) em estágio avançado de crescimento, o que sugere que o uso das mesmas para sombreamento não é recente. Paralelo ao sombreamento promovido pela arborização, assentos improvisados começam a ser observados. Apreende-se ainda, nessa apropriação espontânea do espaço por parte dos moradores, uma carência de áreas de recreio no bairro em questão: a Vila Brasil. Para essa área, uma das mais antigas de Presidente Prudente e contígua ao centro, o leito férreo representa o único respiro ao adensamento de ruas e vielas altamente povoadas. Nas margens da linha do trem, nos barrancos gramados do espigão, nos interstícios entre a rua e a ferrovia configuram-se, assim, o que chamamos de imaginários de quintal.

Mais adiante na passagem de nível da travessa. Dona Hiroco Sumita observa-se um fluxo mais intenso de pessoas, primeiramente como reflexo da significância dessa via que se caracteriza como uma ligação direta entre a Av. Brasil (o lado oeste da linha) e a Rua Mendes de Moraes (lado leste da linha). São trabalhadores rumando aos seus respectivos empregos, crianças com destino à escola, donas de casa em busca de produtos no comércio e assim por diante. Esse pretexto por si só já seria suficiente para justificar a movimentação da área em questão, mas percebe-se, no entanto, a influência de uma atividade marginal ilícita intensificando o fluxo de indivíduos.

Trata-se de um segundo ponto de abrigo de usuários de drogas, desta vez, abaixo dos trilhos, mais precisamente na tubulação do sistema de escoamento de águas da ferrovia. Os delinquentes concentram-se sob e sobre os trilhos, realizam trocas e negociações, adentram a tubulação e ali parecem reunir-se, resguardados pelo desnível do duto atrelado à vegetação alta que cresce ao redor. Fazem da tubulação esconderijo, depósito, lugar conveniente para um tipo obscuro de interação comercial, escambo e tráfico ilegal: o que chamamos de imaginários de “atuação profissional”<sup>7</sup>.



**Figura 7 e 8:** À esquerda, ocupação de tubulação abaixo dos trilhos, pontuada pela partição improvisada com tecido, pensada para proporcionar privacidade aos usuários do lugar; à direita, corte apresentando, esquematicamente, a dinâmica de ocupação da tubulação. Agentes marginais e suas atuações realçados em vermelho.

**Fonte:** Foto do acervo pessoal do autor, croqui desenvolvido pelo autor, ambos 2015.

Aparentemente a lógica empregada mostra-se eficiente, tendo em vista que o uso do local não cessa durante o dia, na verdade, é notória a convivência pacífica e, de certa

<sup>7</sup> Por “atuação profissional” aqui, fazemos menção às atividades escusas do tipo escambo, compra e venda de bens adquiridos de maneira ilícita, além da comercialização e da promoção do uso de entorpecentes. Revista Contemporânea: Revista Unitoledo: Arquitetura, Comunicação, Design e Educação, v. 01, n. 01, p. 39-51, out./dez. 2016.

forma, harmoniosa entre os delinquentes e os moradores do entorno na utilização concomitante do espaço. A troca de pedras de craque não é interrompida quando um senhor idoso com auxílio de sua muleta passa pelos trilhos, logo acima da “boca de fumo”. Logo após, ao ser abordado e perguntado sobre a atividade que ali ocorria, o senhor responde: “Não sei de nada, meu filho! ”. Uma resposta exclamatória, tão certa quanto um discurso decantado, inculcado na mente de alguém que, visivelmente, não quer tomar parte do que ocorre no percurso.

Por se tratar de uma área de interesse e intenso fluxo de pedestres, nota-se a consolidação de diversos caminhos alternativos (rastros na grama) ao redor do ponto de encontro da avenida. Dona Hiroco Sumita, formando uma espécie de ramificação de acessos que dão suporte aos que querem chegar até o lugar. Situação semelhante acontece num segundo ponto de encontro que ocorre próximo ao cruzamento da Rua Mendes de Moraes com a Av. Tancredo Neves, no qual um grupo de pessoas é avistado reunido embaixo de um guarda-sol. Nesse último, conforme representado, observa-se a presença de quatro conexões entre o ponto de encontro e a Rua Mendes de Moraes, separados pela linha férrea. Esses são apenas exemplos de algo bastante recorrente ao longo de todo o percurso estudado: sempre que existe um ponto de interesse sobre os trilhos, conexões se estabelecem através de rastros no chão, assinalando fisicamente as relações entre a linha férrea e seus frequentadores.

No trecho em que os trilhos se encontram nos fundos do prédio do “Poupatempo”, a linha férrea é praticamente nivelada com a rua, de tal forma a se assemelhar a uma esplanada entre o espaço dos trilhos e a calçada. Tal configuração é utilizada pelos moradores do entorno como uma espécie de estacionamento consequentemente frequentado. Como é comum a ausência de garagens em algumas casas da redondeza, devido ao perfil irregular do relevo, tanto moradores quanto frequentadores das áreas comerciais da Av. Brasil, ou até mesmo clientes de uma oficina mecânica estabelecida logo em frente utilizam-se do local para estacionar seus veículos. Nos entremeios da linha do trem e calçada, garagem ao céu aberto, uma clareira urbana: imaginários de paragens.



**Figura 9 e 10:** À esquerda, esplanada aos fundos do prédio do Poupatempo; à direita, a mesma esplanada representada num contexto mais amplo, incluindo a passagem de nível ao lado do Hotel Portal d'Oeste.

**Fonte:** Fotos do acervo pessoal do autor e croqui desenvolvido pelo autor, 2015 e 2016 respectivamente.

Ainda no mesmo local, justamente com os carros, estão os pedestres que deixam seus traços no chão de terra. Esses mesmos rastros desembocam na segunda passagem de nível, situada ao lado do Hotel Portal d'Oeste. Essa se diferencia da passagem da Av. Dona Hiroco Sumita quanto ao uso, pois o fluxo se limita ao de pedestres que transitam entre a Rua Mendes de Moraes e Av. Brasil. A movimentação de veículos é limitada por grandes blocos de cimento instalados no lugar. Essa microrregião da Rua Mendes de Moraes, em específico, configura-se como peculiarmente comercial. Ali são encontrados bares, salões de beleza, um ponto de moto-táxi, uma oficina mecânica e uma loja de venda e consertos de cadeiras para varanda. Aliás, este móvel, em especial, desempenha um papel singular em relação à linha férrea de Presidente Prudente.

Assim como a oficina mecânica se utiliza do espaço da linha férrea para suporte de suas atividades, o vendedor e consertador de cadeiras de varanda se vale do vazio da linha férrea em frente da sua loja. De fato, tal espaço funciona como uma extensão dos domínios do lojista. Ali ele expõe seus produtos prontos, realiza consertos e acabamentos de pintura nas peças que estão sendo trabalhadas e descarta os restos de fios plásticos que sobejam de sua atividade. Tal fato desempenha relação direta com uma determinada peça de mobiliário improvisada pelos moradores que se encontra fixada nas raízes expostas de uma árvore logo à frente da loja (figura 12 e 13).

É interessante sublinhar, ainda em referência a mesma loja, trata-se de um empreendimento posterior à instalação da cadeira aos pés da árvore e apresenta influência direta sobre a peça de mobiliário em questão, no sentido de que os moradores puderam se apropriar dos restos de fios de plástico da loja para melhorar o aspecto e conforto da cadeira. É, portanto, um exemplo prático da dinamicidade de usos e apropriações dos

espaços e mobiliários encontrados ao longo do trecho estudado, o que, nesse caso, pode ser constatado de maneira clara e marcante. É notável, nos usos e apropriações desse móvel singular, um sentimento de pertencimento que existe entre os moradores e o espaço: além de intervir, eles ainda mantêm o cuidado de preservar o que já existe.

Mais interessante ainda é, novamente, o convívio simultâneo de diversos atores sociais. Fato esse, desta vez, captado pela existência de uma terceira área de estadia há poucos metros da cadeira na árvore, no viaduto que passa sobre a Av. Tancredo Neves. Nele são vistos indivíduos ocupando a parte superior dos trilhos para convívio e o vazio abaixo do viaduto como depósito de pertences e abrigo das intempéries. Aparentemente não existe a preocupação de que os mendigos e usuários de drogas habitantes do viaduto possam interferir no móvel que não está preso ao chão ou, ainda, que pudessem carregá-lo embora. O morador da casa tem tanto direito de apropriação do espaço quanto o morador do viaduto. Há uma convivência entre os “outros”. Há uma relação de mutualismo e as cadeiras de fio de plástico configuram um habitat público, compartilhado, uma extensão da casa das pessoas para a rua, lugar de estar, de conversa, de conviver, um alpendre urbano: o que chamamos de imaginários de varanda.



**Figura 12 e 13:** À esquerda, peça de mobiliário fotografada em setembro de 2014 em contraste com a mesma peça fotografada em maio de 2015, à esquerda.

**Fonte:** Fotos do acervo pessoal do autor.

É importante pontuar que, no trecho a partir do cruzamento da Rua Mendes de Moraes com a Av. Tancredo Neves, o espigão férreo passa gradualmente a se nivelar com a rua que o margeia, paralelo a isso a apropriação do espaço começa a se intensificar por parte dos moradores do local. As bordas da linha férrea passam a ser vistas como uma espécie de parque linear, onde os moradores instalam bancos e cultivam árvores. Em alguns casos impressiona-nos a complexidade dos espaços concebidos, alguns com

calçamento em concreto e pintura nos bancos instalados, configurando o que lemos como “mini-praças” criadas pelos moradores.

O exemplo mais complexo de mini-praça ocorre ainda na Rua Mendes de Moraes, na altura da Rua Dr. Lídio Bastos (Fig. 15). Trata-se de uma pequena praça criada pelos moradores e, considerando que se trata de uma intervenção informal, chama a atenção pelo nível de detalhamento construtivo: houve preocupação com a impermeabilização do solo e com a pintura dos bancos fixados no calçamento. O intrigante é o fato de que numa segunda visita ao mesmo local, quatro meses após a primeira, o aspecto bem cuidado se manteve, sugerindo que existe manutenção dos bancos e do calçamento; numa terceira visita ao lugar, além dos bancos fixos em madeira pintados de amarelo, estavam presentes cadeiras de varanda, com um destaque para a inexistência de qualquer método de fixação das mesmas ao chão. Elas ficam livres para serem movidas de lugar e, mesmo assim, não são roubadas.

Em entrevista com uma moradora da Rua Antônio Queirós Sobrinho (paralela à R. Mendes de Moraes) que fazia sua caminhada matutina em frente à minipraça de bancos amarelos, Dona Nice afirmou que as cadeiras são colocadas todas as manhãs pelo dono de uma borracharia estabelecida em frente à pequena praça informal: *“ele não ‘tá’ aí agora, mas é ele mesmo que coloca as cadeiras todo dia; ele junta os amigos pra tomar cerveja e conversar no fim da tarde. Faz um tempo já que ele faz isso; ninguém leva as cadeiras embora não”*.<sup>8</sup> Quando perguntada a respeito da praça, se ela se sentia no direito de utilizar uma das cadeiras, mesmo não sendo dela, ela responde com naturalidade *“Claro que sim, qualquer um ‘pode sentar’ ali. Se você quiser ‘pode sentar’ ali também, tem uma sombra boa ali.”*. Esse depoimento vem reforçar a ideia da existência de uma forte sensação de pertencimento por parte dos moradores quanto ao local.

É importante lembrar que essa espacialidade presente no leito férreo é apenas um exemplo da capacidade que esse lugar tem de promover encontro e contemplação, algo observado ao longo de todo o trecho estudado. Trata-se de um lugar aberto à diversidade de formas e matérias-primas de que a população se vale para, através da criatividade e

---

<sup>8</sup> Entrevista realizada informalmente com a moradora “Dona Nice”, durante sua caminhada matinal. A abordagem ocorreu no dia 11 de junho de 2015 defronte à minipraça de bancos amarelos. Revista Contemporânea: Revista Unitoledo: Arquitetura, Comunicação, Design e Educação, v. 01, n. 01, p. 39-51, out./dez. 2016.

improvisado, apesar dos perigos e percalços do dia a dia, levar a vida e conviver à beira da linha, sempre nas margens da cidade institucionalizada.

Nesse sentido, levando em consideração as rotinas não usuais e espacialidades que não as institucionalizadas expressas através dos imaginários de moradia, quintal, “atuação profissional”, paragem e varanda, foi possível conceber um anteprojeto crível às particularidades do lugar. Trata-se de um mobiliário urbano multiuso capaz de se adaptar às diferentes realidades locais e ainda de promover, de maneira informal, a livre apropriação tanto do próprio objeto em si, quanto do leito férreo de Presidente Prudente.



**Figura 14 e 15:** À esquerda, esquema apresentando o processo de abertura do banco/esteira; à direita, composição representativa apresentando hipoteticamente a esteira dobrada em banco sendo utilizada na mini-praça de bancos amarelos.

**Fonte:** Desenvolvido pelo autor e montagem a partir de imagem, ambos 2015.

Para tanto, pensou-se em uma esteira poli articulada longitudinalmente que serviria de assento ou “partição simbólica” quando dobrada. Buscando a identificação contextual por parte dos que se utilizassem do mobiliário proposto, foi considerada a necessidade de leveza do objeto para que o mesmo fosse manipulado, portanto, a materialidade da esteira seria em alumínio e fios de plástico. A estrutura metálica, por ser leve, facilitaria sua dobragem, além de possibilitar seu deslocamento ao sabor dos anseios e necessidades dos usuários. Os fios plásticos remeteriam às apropriações observadas na área, portanto, o seu emprego incorpora algo da identidade do local no projeto do objeto, além de permitir sua mutabilidade e adaptação.

Assim, a concepção da esteira poli articulada encontra partido na compreensão de que a marginalidade, evidenciada por meio de usos, elementos e mobiliários improvisados revela, muito mais imaginários possíveis e o estreito vínculo existente entre os moradores e

Revista Contemporânea: Revista Uniletoledo: Arquitetura, Comunicação, Design e Educação, v. 01, n. 01, p. 39-51, out./dez. 2016.

os usuários do lugar. Uma tentativa de conceber um projeto como parte das apreensões descortinadas pelo ato de perceber e perambular pela linha. Desnudando preconceitos e abrindo caminho para um olhar sobre as multiplicidades. Um experimento oriundo das surpresas.

### Referências:

CARERI, Francesco. *Walkscapes: el andar como practica estética*. Barcelona, Gustavo Gili, 2002.

DELEUZE, G. GUATTARI, F. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia*. V. 1. São Paulo, Editora 34, 1995.

FERRARA, L. D. Cidade: imagem e imaginário. In: *Seminário "Imagem da Cidade"*. Porto Alegre, UFRGS, 1994, pp. 193-195, p. 196.

FIORIN, E.; NOVAES, B. V. P.; MARCONDES, A. B. S. Território Híbrido: a fronteira da linha férrea de Presidente Prudente. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, v. 02, n. 11, 2014, pp. 01-14

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*. 1ed. Tupã-São Paulo: ANAP, 2015, p. 166-199.

FIORIN, E.; HIRAO, H. (org). *Cidades do Interior Paulista: Patrimônio Urbano e Arquitetônico*. 1. ed. São Paulo: Paco Editorial / Cultura Acadêmica, 2015.

PARK, R. E. Human migration and the marginal man. In: *American Journal of Sociology*, Vol. 33, no. 6 (May, 1928), pp. 881-89.