

TERRITÓRIO HÍBRIDO: A FRONTREIRA DA LINHA FÉRREA DE PRESIDENTE PRUDENTE-SP

Evandro Fiorin¹

Bruno Vinícius da Palma Novaes²

Ana Beatriz de Souza Marcondes³

RESUMO

Este trabalho é uma comunicação preliminar e faz parte de uma pesquisa mais ampla que busca estudar a área urbana em contiguidade com o leito férreo na cidade de Presidente Prudente-SP, no sentido de levantar e analisar a história da formação da região central e do leito férreo, suas intrínsecas relações sócio espaciais, seus espaços residuais, os vestígios da ferrovia e lugares prenhes de cultura, uso e representação social. Nesta comunicação apresentamos a truncada relação da antiga linha férrea com o centro da cidade de Presidente Prudente, na região oeste do Estado de São Paulo. Uma área fronteira caracterizada por tipos citadinos e por situações capazes de deflagrar os impasses, dilemas e conflitos presentes no espaço urbano. Nossa percepção vai em busca dos usos e representações desse lugar à deriva, em virtude do sucateamento do sistema ferroviário e das mazelas sociais da realidade brasileira, mas que, ao mesmo tempo, é dotado de uma incrível vivacidade pelos cidadãos que por ali perambulam, à margem da sociedade. Mulheres solteiras com filhos, travestis, sem-teto, usuários de drogas, meninos de rua, mendicantes, marginais, dentre outros são alguns dos sujeitos que pudemos encontrar por entre os vagões de trem abandonados ao longo do leito ferroviário. Desta forma, nos propomos aqui a desvelar algumas das relações sócio-espaciais na fronteira da linha férrea de Presidente Prudente apontando alguns usos e ocupações que devam ser levados em conta para o planejamento democrático desse lugar.

¹ Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, UNESP – Campus de Presidente Prudente-SP / Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo. evandrofiorin@fct.unesp.br

² Discente do 3º ano em Arquitetura e Urbanismo, UNESP – Campus de Presidente Prudente-SP, Bolsista de IC-FAPESP. bruno_science@hotmail.com

³ Discente do 2º ano em Arquitetura e Urbanismo, UNESP – Campus de Presidente Prudente-SP, Bolsista BAAE-I. anabsmarcondes@gmail.com



PALAVRAS-CHAVE: Fronteira. Leito Férreo. Marginalidade.

HYBRID TERRITORY: THE RAILROAD BORDER OF PRESIDENTE PRUDENTE-SP

ABSTRACT

This paper is a preliminary communication and make part of a wider research that studies the urban area contiguous with the iron bed in the city of Presidente Prudente, SP, to survey and analyze the history of the formation of the central region and the iron bed, their intrinsic relationships social space, their residual spaces, traces of the railroad pregnant and places of culture, and social use representation. In this communication, we present a truncated relationship of the former railway line with the center of the city of Presidente Prudente, in the western region of São Paulo. A border area characterized by city types and situations capable of triggering the impasses, dilemmas and conflicts in urban space. Our perception goes in search of the uses and representations that place adrift because of scrapping the railway system and the social ills of Brazilian reality, but that, at the same time, is endowed with an incredible vivacity by citizens who wander over there, on the fringes of society. Single women with children, transvestites, homeless, drug users, street children, beggars, outcasts, among others are some of the subjects we could find among the abandoned train cars along the rail bed. Thus, we propose here to unveil some of the socio-spatial relations in the border railway line Presidente Prudente pointing some uses and occupations that should be taken into account for the democratic planning of this place.

KEY-WORDS: Border. Railroad. Marginality

TERRITORIO HIBRIDO: LA FRONTERA DEL CAMINO DE HIERRO DE PRESIDENTE PRUDENTE-SP

RESUMEN

Este trabajo es una primera comunicación y faz parte de una investigación más amplia que estudia los estados contiguos de zona urbana con la cama de hierro en la ciudad de Presidente Prudente, SP, para estudiar y analizar la historia de la formación de la región central y la cama de hierro, sus relaciones intrínsecas espacio social, sus espacios residuales, las huellas del ferrocarril embarazadas y los lugares de la cultura, y la representación uso social. En esta comunicación se presenta una relación truncada de la antigua línea de ferrocarril con el centro de la ciudad de Presidente Prudente, en la región oeste de São Paulo. Una zona fronteriza se caracteriza por tipos de la ciudad y situaciones capaces de desencadenar los impasses, dilemas y conflictos en el espacio urbano. Nuestra percepción va en busca de los usos y las representaciones que ponen a la deriva por el desguace del sistema ferroviario y los males sociales de la realidad brasileña, sino que, al mismo tempo, está dotado de una vivacidad increíble por los ciudadanos que deambulan por allí, al margen de la sociedad. Las mujeres solteras con hijos, travestis, usuarios de drogas sin hogar, niños de la calle, mendigos,



marginados, entre otros, son algunos de los temas que encontramos entre los vagones del tren abandonadas a lo largo del lecho ferroviario. Por lo tanto, proponemos aquí para dar a conocer algunas de las relaciones socio-espaciales en la línea de tren fronteriza Presidente Prudente apuntando algunos usos y ocupaciones que deben ser tomadas en cuenta para la planificación democrática de este lugar.

PALABRAS-CLAVE: Frontera. Camino de Hierro. Marginalidad.

INTRODUÇÃO

Há mais de um século atrás entrava em funcionamento a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, que durante anos estendeu ramificações ao longo do Estado de São Paulo levando desenvolvimento por onde passava. Nesse período nasceram diversos núcleos populacionais à beira da ferrovia.

Destacamos aqui o surgimento de Presidente Prudente, que se consolidaria, anos mais tarde, como a capital do oeste paulista. Neste caso, as relações ferroviárias foram muito além da mera vinculação comercial, uma vez que, desde o início, a estrada de ferro representou uma divisão do núcleo urbano, a porção oeste e a leste, a Vila Goulart e a Vila Marcondes, o lado urbanizado e o fabril, o povoado mais rico e o mais pobre.

Essa dicotomia espacial perdura até os dias de hoje – ainda que as atividades de uso e ocupação do solo não sejam propriamente as mesmas – e se acentuam as discrepâncias, conforme as antigas instalações industriais vão sendo desativadas e o transporte ferroviário, paulatinamente, deixa de ser operado. A fronteira da linha férrea em Presidente Prudente é, portanto, uma barreira entre duas realidades distintas mas, ao mesmo tempo, um espaço permissivo, onde estão presentes os mais diferentes usos, alguns descritos aqui, tendo em vista um futuro planejamento democrático para o lugar. Nesse sentido, essa comunicação se apresenta mais como a organização de um primeiro levantamento dessa região, do que como uma análise crítica conclusiva.

A CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE E A LINHA FÉRREA

O processo de formação da cidade de Presidente Prudente, no oeste do Estado de São Paulo – atualmente com aproximadamente 200 mil habitantes –, se confunde com a chegada e construção da própria Estrada de Ferro Sorocabana na região. Entretanto, tais correspondências entre o transporte ferroviário e a urbanização citadina, também selam importantes dissonâncias, por decorrência da constituição de dois núcleos urbanos separados pela linha do trem que, mais tarde, dariam origem ao município.

Figura 01 e 02: Localização de Presidente Prudente no Mapa do Estado de São Paulo; A linha do trem (em preto) dividindo a Vila Goulart e Vila Marcondes que dariam origem ao município



Fonte: Google Maps modificado pelos autores, 2014

Nesse sentido, em 1917, defronte a futura estação de trens da Companhia Sorocabana, formou-se um núcleo urbano arruado e loteado pelo Coronel Francisco de Paula Goulart, proprietário das terras a oeste dos trilhos. Dois anos depois, o Coronel José Soares Marcondes iniciou sua atividade na região como agente de negócios tendo adquirido as terras do outro lado da ferrovia passando a comercializá-las em lotes, através de contratos de compra e venda (BARON, 2010).

Assim, a chegada dos trilhos impulsionou a criação da cidade e ao mesmo tempo serviu de fronteira entre duas áreas distintas que formaram o município de Presidente Prudente em 1923, cada qual com características específicas, no que tange suas formas de ocupação e exploração econômica: a Vila Goulart e a Vila Marcondes. Na primeira, houve um maior planejamento e o relevo plano favoreceu o povoamento. Por força política, a implantação dos primeiros equipamentos urbanos

também se deu na Vila Goulart. Além disso, uma lei de 1925 (ARAKAKI, 2010) proibiu a instalação de máquinas de beneficiamento de café e cereais do lado oeste da linha, fazendo com que as indústrias se instalassem na Vila Marcondes.

Figura 03 a 11: Imagens da Vila Goulart – acima: antiga Estação Ferroviária de 1926, o atual prédio de 1950 e, abaixo: casario e Praça das Bandeiras

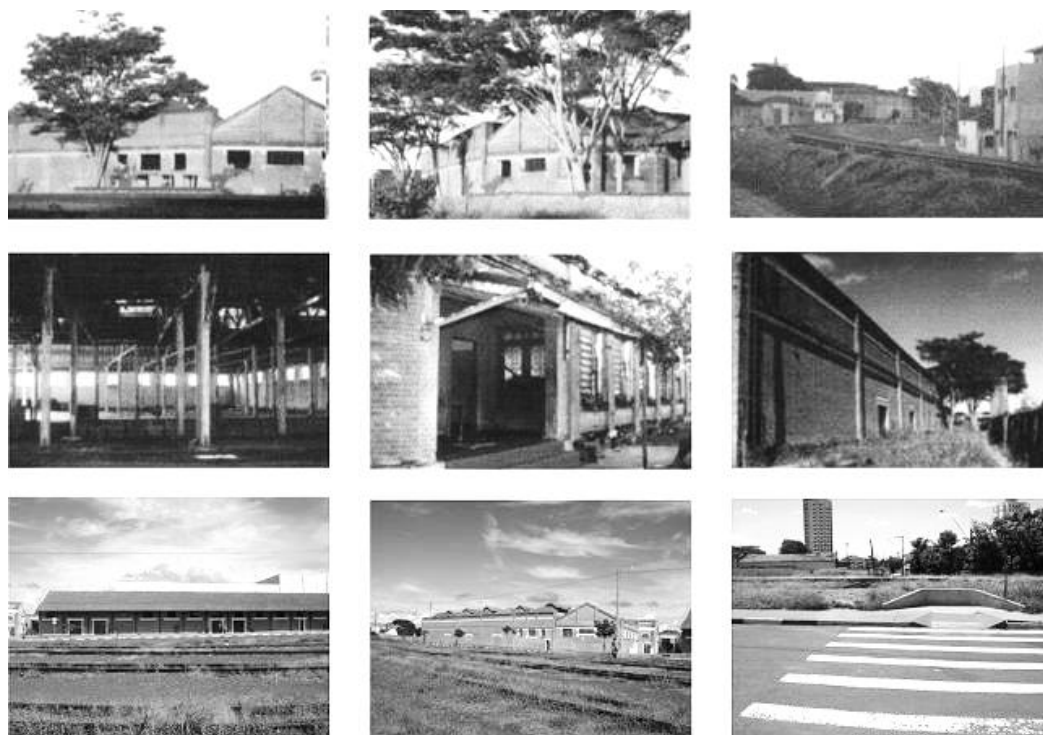


Fonte: Museu e Arquivo Histórico Municipal Prefeito Antônio Sandoval Neto; BISPO, 2010.

Tais especificidades de uso do solo urbano foram determinantes para consolidar o perfil das populações que se apropriaram de cada um desses dois lados da linha do trem. São marcadas as diferenças entre cada um desses núcleos urbanos, já que a Vila Goulart, correspondeu às terras ocupadas pelas classes mais privilegiadas – também por ter as portas da Estação Sorocabana voltadas para suas cercanias –, enquanto, a Vila Marcondes, por consequência de sua topografia acidentada, foi sendo pontuada por instalações fabris e construções para dar apoio logístico ao transporte ferroviário. Nesse sentido, enquanto a Vila Goulart é vista como conjunto de residências mais elaboradas, configurando um eixo visual em

relação à entrada da Estação Ferroviária, a Praça das Bandeiras e o início da Av. Washington Luiz, a Vila Marcondes pode ser lida pelo sucessivo panorama de galpões ferroviários, fabris (para o beneficiamento de grãos) e casario mais singelo.

Figuras 12 a 20: Conjunto das Indústrias Reunidas Matarazzo na Vila Marcondes: estado de abandono na década passada e, recentemente, conjunto revitalizado



Fonte: FIORIN; DYONISIO, 2011.

Mesmo que a agricultura do café tenha incrementado o crescimento desses dois núcleos urbanos, o antagonismo das imagens do passado das antigas vilas, apenas foi reforçado nos dias de hoje, pela decadência da atividade industrial na Vila Marcondes. A essa *débâcle* podemos atribuir o *crash* da cultura cafeeira, em seguida o esmaecimento do cultivo do algodão e a completa desativação de importantes plantas agroindustriais que ali estiveram instaladas, como exemplo: o Instituto Brasileiro do Café – IBC e, mais recentemente, as Indústrias Reunidas da Família Matarazzo.⁴

⁴ As S/A Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo – IRF Matarazzo se instalaram em Presidente Prudente na década de 30 para o descarçamento de algodão, fabricação de óleo, prensagem e



De tal sorte, depois de uma completa extinção do transporte ferroviário de passageiros, tais reminiscências arquitetônicas são os testemunhos de uma paisagem urbana que sempre se construiu aos pedaços. Uma cidade dividida pela linha, a qual, ao mesmo tempo em que trouxe o progresso e a expansão urbana, também colaborou para a segregação espacial no uso e ocupação do solo em Presidente Prudente. A linha do trem, até hoje é uma barreira para as pessoas que moram do outro lado, na Vila Marcondes.

Ao mesmo tempo, no interstício do leito ferroviário, por entre as ruínas de alguns desses galpões ferroviários e fabris e das estruturas abandonadas da própria ferrovia, também vivem pessoas que não têm onde morar ou que, simplesmente, perambulam no limiar entre as duas “metades” divididas pela linha do trem. Desse modo, nas fronteiras da linha férrea de Presidente Prudente, paradoxalmente, nasce um lugar desafiador, de novas espacialidades: transgressoras, marginais, dicotômicas e de múltiplas identidades: de gênero, de alteridades e subjetividades, que convivem, sorrateiramente, nos limites da legalidade e da ilegalidade.

beneficiamento das fibras vegetais para exportação. Na década de 1960 passaram a ser processados amendoim e mamona para produção de óleos comestíveis e lubrificantes. Nos anos 1970 a empresa fechou, culminando com o seu declínio em todo o Estado. Na década de 1980, os galpões da Matarazzo em Presidente Prudente foram hipotecados e em 1982 passaram a fazer parte do Instituto de Administração Financeira da Previdência e Assistência Social, em virtude do pagamento de dívidas com a Previdência Federal. No mesmo ano, a comunidade prudentina mobilizou-se, mas conseguiu seu tombamento provisório dois anos depois. O Tombamento definitivo apenas foi possível em 1987, apesar de que, levaram ainda quase duas décadas para que o imóvel estivesse sob a posse da Prefeitura Municipal de Presidente Prudente, no qual foi então implantado o Centro Cultural Matarazzo. Cf. MACEDO, R. Fábrica de Sonhos – abertura do Centro Cultural Matarazzo para a comunidade de Prudente e Região. Revista *Destaque News*, Presidente Prudente, n. 109, ago., 2008, p. 37.

Figuras 21, 22, 23: Crianças transitam pelos trilhos, pais e mães com seus filhos cruzam a linha para chegar ao centro da cidade



Fonte: DIAS, 2010; Acervo do Autores, 2014.

Cada vez mais, os espaços das cidades brasileiras provam estar fora do controle. Estamos vivendo em cidades onde o crescimento desordenado, a precariedade e a obsolescência dos espaços, o desrespeito às preexistências construídas e não construídas vão revelando áreas urbanas deterioradas, vazias e abandonadas, espaços residuais sem destinação, bem como, a desvalorização de áreas centrais consolidadas, acarretando uma generalização de ordem moral, em que os espaços públicos passam a ser lidos como “terra de ninguém”.⁵

Figuras 24, 25, 26: “sujeitos invisíveis”



Fonte: Acervo dos Autores / TSUTSUMOTO, 2013.

Entretanto, nesses espaços aparentemente sem lei, desafiadores da ordem moral, se constroem cenários de transgressão, onde “habitam” “sujeitos invisíveis” aos olhos da sociedade do consumo conspícuo em que vivemos. Se por um lado, a

⁵ FERRAZ, M. São Nossas Periferias Causa Perdida. In: GUERRA, A.; FIALHO, R. N. *O Arquiteto e a Cidade Contemporânea*. São Paulo, Romano Guerra Editora, 2009, pp. 42-45, p. 43.



linha do trem é compreendida como um lugar ermo, perigoso, obsoleto para a maioria da população de classe média e alta da cidade de Presidente Prudente, por outro, apenas nesse limiar, apesar das contradições existentes, os excluídos da sociedade: prostitutas, travestis, sem-teto, usuários de drogas, meninos de rua, mendicantes, marginais, dentre outros, encontram um lugar. São entendidos aqui como sujeitos libertários. Desse ponto de vista, a fronteira da linha férrea de Presidente Prudente configura um território híbrido na cidade.

Para tal compreensão é preciso ter em mente a ideia do *marginal man* de Robert Park⁶, ou seja, o marginal é aquele que não encontra um lugar para se assentar na cidade e vive entre dois mundos e, em ambos, ele é mais, ou menos estranho. Nesse raciocínio, os “excluídos” da sociedade, os quais coexistem livremente com as diferenças, têm uma capacidade de compreensão da realidade, talvez, até mais aguçada, tendo em vista sua necessidade de cultivar o “estranhamento” como modo de sobrevivência. Uma atitude de constante contestação dos sentidos unívocos, mediante as convenções e padrões pré-estabelecidos.

Sob essa condição, os usos e representações das alteridades e subjetividades subalternas que registramos ao longo do leito férreo reconfiguram, por exemplo: o sentido de casa, ao habitarem o baixio de um viaduto ao largo da linha férrea, ou um vagão abandonado; os hábitos diários, na medida em que, um arame de proteção de um muro é improvisado como varal; e as formas de expressão e contestação social, aqui reveladas nos grafites e pichações nas antigas estruturas da ferrovia, apropriadas para demarcar territorialidades, ou como modo de ação político-crítica, dando vazão à opressão social.

⁶ PARK, R. E. Human Migration and the Marginal Man. *The American Journal of Sociology*. Vol. 33, n. 06, Chicago, The University of Chicago Press, maio, 1928, pp. 881-893.

Figuras 27 a 32: Habitações improvisadas embaixo de viaduto sobre os trilhos do trem, dentro de um vagão restaurante abandonado e em uma antiga casa de máquinas; atitude de contestação: um grafite de um “alvo” na cabeça do Presidente Obama.



Fonte: Acervo do Grupo de Pesquisa e Ana Beatriz Souza Marcondes, 2013.

No entanto, em alguns outros casos, a opressão social também revela os traços mais complexos de uma área deteriorada, que permite agasalhar todo o tipo de vivência na fronteira entre o lícito e o ilícito em plena luz do dia, revelando abusos e a exploração. A exploração sexual feminina, por exemplo, é uma triste realidade nessa área, por entre as estruturas abandonadas da linha férrea de Presidente Prudente, bem como a prática de “programas” realizados por travestis em “pontos” específicos durante a noite.

Figuras 33, 34, 35: Trajeto de uma mulher acompanhando homem até uma estrutura abandonada na ferrovia para prostituição



Fonte: Acervo dos Autores / TSUTSUMOTO, 2013.



Nesse limiar, as mulheres e as crianças, talvez, possam ser os mais desfavorecidos. Seja pelo contexto favorável à prostituição ao qual estão sujeitas, ou pela constituição de um lugar propício ao consumo de drogas, como o crack, por sua facilidade de obtenção, baixo preço e alto poder de dependência. No entanto, não nos cabe o julgamento dessa condição, que cada vez mais se agrava em Presidente Prudente, principalmente nos meandros da linha férrea, em contiguidade com o centro do município.

Todavia, essa área que originou a cidade, que fora beneficiada com o ciclo econômico da cafeicultura e do algodão, depois pela ampliação de uma malha rodoviária que propiciou condições favoráveis para que passasse a desempenhar importantes papéis em âmbito regional⁷, poderia nos servir também como um espaço de aprendizagem. Um lugar onde podemos saber mais sobre as origens de alguns dos dramas urbanos brasileiros, das tragédias sociais e, também, sobre nós mesmos.

Desta forma, imaginamos que a possibilidade de imersão na área em questão, talvez, por diferentes parcelas da população possa criar condições para que a compreensão do lugar e das pessoas que ali habitam, possa surgir por si mesma. Nessa proposição se abririam possibilidades de entender o que parece ser “estranho”, ao que fora determinado pelo status quo, permitindo a assimilação das diferenças, talvez, pela ciência de que, há pessoas trabalhando e vivendo nas imediações da linha férrea, aparentemente em desuso. Um aprendizado que tenderia a assimilar os sentidos desse espaço libertário e da livre apropriação dele, através de “pontos de singularidade”.⁸

Uma aprendizagem que se faz pela experiência e uso propriamente dito da área em discussão, pela prática cotidiana de atividades que possam acontecer nos interstícios e ao longo da linha férrea pela comunidade em geral. Uma população

⁷ SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. UNESP, Presidente Prudente, 2001, p. 239.

⁸ GUATTARI, F. A Restauração da Paisagem Urbana. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 24, Rio de Janeiro, pp. 293-300, 1996, p. 300.

que se, predisposta a entender a lógica do “outro”⁹, talvez poderá ampliar a perspectiva e ter um novo olhar sobre a questão do espaço, da cidade e da arquitetura. Com esse intuito, ao apontarmos alguns usos e ocupações e as relações sócio espaciais ao longo da linha férrea de Presidente Prudente temos em mente um futuro planejamento para área que leve em consideração uma possível “re” “invenção democrática”¹⁰ dessa cidade fragmentária.

Figuras 36, 37, 38: pontos de singularidade: trabalhadores nas fronteiras da linha: amolador de facas à beira da linha; catador de papelão; carroceiro com seu fiel cachorro



Fonte: Acervo dos Autores / DIAS, 2010.

CONCLUSÃO

O Planejamento urbano atual tem tratado áreas deterioradas nas cidades, como lugares que não tem vida e que devem sofrer processos de revitalização. Ao contrário, no caso de Presidente Prudente, as fronteiras da linha férrea e suas estruturas abandonadas, desde a obsolescência do transporte ferroviário, se mostram como um lugar rico, cheio de habitantes, usos e apropriações diversas. A tarefa para os novos planejadores das nossas cidades deve ser a de levar em conta tais apropriações de diferentes camadas da sociedade na cidade. Uma compreensão que perpassa mais pela captação dos imaginários urbanos do lugar e

⁹ Cf. LEVINAS, E. *Totalidade e infinito*. Lisboa, Edições 70, 1988.; DERRIDA, J. *Da Hospitalidade*. São Paulo, Escuta, 2003.

¹⁰ DEUTSCHE, R. *Evictions: Art and Spatial Politics*. Cambridge, MA, MIT Press, 1996, p. 273.



menos pela imagem de uma paisagem desolada que precisa ser restaurada a qualquer custo. Tendo em vista tais discussões, esse trabalho procurou levantar alguns destes imaginários urbanos sem se ater a uma análise crítica conclusiva. Especialmente porque o que apresentamos aqui ainda se trata de uma comunicação preliminar acerca de uma pesquisa que está mais ampla que está em fase de desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

ARAKAKI, E. M. **A paisagem e os trilhos no oeste paulista: o caso de Presidente Prudente**. São Paulo: Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

BARON, C. M. P. **Cidade e Habitação em Presidente Prudente: 1964-1986**. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

BISPO, V. Y. **Requalificação da Estação Ferroviária de Presidente Prudente-SP**. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Campus de Presidente Prudente, 2010.

DERRIDA, J. **Da Hospitalidade**. São Paulo: Escuta, 2003.

DEUTSCHE, R. **Evictions: Art and Spacial Politics**. Cambridge, MA: MIT Press, 1996.

DIAS, G. C. G. **Arquitetura da Transgressão: dispositivos de passagem ao longo da linha férrea para Vi-Ver a cidade de Presidente Prudente-SP**. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Campus de Presidente Prudente, 2010.

FERRAZ, M. São Nossas Periferias Causa Perdida. In: GUERRA, A.; FIALHO, R. N. **O Arquiteto e a Cidade Contemporânea**. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2009, pp. 42-45, p. 43.

FIORIN, Evandro; DYONISIO, G. V. Entre-linhas – cruzar os trilhos para trilhar o “caminho” do lugar: projeto em trecho do leito ferroviário de Presidente Prudente. In: **II SEMINÁRIO INTERNACIONAL URBICENTROS MORTE E VIDA DOS CENTROS URBANOS**, 2011, Maceió. Anais do II Seminário Internacional Urbicentros Morte e Vida dos Centros Urbanos. Maceió: Universidade Federal de Alagoas, 2011. 1 CD-ROM. ISSN 2237-0811.

GUATTARI, F. A Restauração da Paisagem Urbana. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 24, Rio de Janeiro, pp. 293-300, 1996.

LEVINAS, E. **Totalidade e infinito**. Lisboa: Edições 70, 1988.

MACEDO, R. Fábrica de Sonhos – abertura do Centro Cultural Matarazzo para a comunidade de Prudente e Região. **Revista Destaque News**, Presidente Prudente, n. 109, p.37, ago., 2008.



PARK, R. E. Human Migration and the Marginal Man. **The American Journal of Sociology**. Vol. 33, n. 06, Chicago, The University of Chicago Press, maio, 1928, pp. 881-893.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. UNESP: Presidente Prudente, 2001.

TSUTSUMOTO, N. Y. **Subjetividades Subalternas e seus dispositivos para habitar a cidade de Presidente Prudente-SP**. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). UNESP, Presidente Prudente, 2013.

AGRADECIMENTOS

Processo no. 2013/10902-4 / Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Processo no. 470634/2013-8 / CNPq.

Esdras Veloso dos Santos nosso bolsista PIBIC-CNPq (2012-2014).

PROEX - Pró-Reitoria de Extensão Universitária da UNESP (BAAE-I).