
Território marginal: o patrimônio ferroviário da nova estação de Birigui – fragmentos urbanos

Marginal Territory: Birigui's new railway station heritage – urban fragments

ANANDA SOARES ROSA¹
EVANDRO FIORIN²

¹ Graduanda em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. E-mail: anandasrosa@hotmail.com

² Arquiteto e Urbanista, Coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. E-mail: evandrofiorin@gmail.com

Nós nos detemos aqui, no contexto da área da nova estação ferroviária da cidade de Birigui (SP), explicitando o seu processo de constituição e deterioração, tendo em vista o fim do transporte ferroviário, o abandono e a marginalidade predominantes nessa região. A nova estação, construída na década de 1970 para uma cidade modernizada, é, atualmente, um exemplo emblemático do descaso com o patrimônio ferroviário, à mercê da deterioração, no Brasil. Os edifícios remanescentes estão em péssimas condições de conservação, somente algumas paredes com pichações e grafites resistem em meio à vegetação que vai tomando conta das construções, achados quase arqueológicos de um passado muito recente. Ocasionalmente, seus frequentadores são dados à vista. Nesses espaços, deixam suas marcas, apropriam-se do local, transformam as ruínas da ferrovia em um território marginal, o qual buscamos compreender pela detecção de alguns imaginários urbanos, por meio da conformação de novas estratégias de percepção, usos e representações por entre-o-lugar.

Palavras-chave: áreas deterioradas, patrimônio ferroviário, estratégias de percepção, imaginários urbanos, entre-o-lugar.

We pause here, in the context of Birigui's (São Paulo, Brazil) new railway station area, explaining the process of formation and decay, considering the end of the rail transportation and the abandonment and marginalization arising in this region. The new station, built in the 1970s for a modernized city, is currently an emblematic example of the abandonment of the railroad heritage, at the mercy of the deterioration in Brazil. The remaining buildings are in poor conditions, only a few walls with graffiti remain among the vegetation that is taking over the buildings, almost archaeological findings of a very recent past. Occasionally, its regulars are spotted. In these spaces, they leave their marks and appropriate the local, transforming the ruins of the railroad in a marginal place, which we seek to understand through the detection of something of a urban imaginary, by forming new perception strategies, practices, and representations through the place.

Keywords: damaged areas, railway heritage, perception strategies, urban imaginary, through-the-place.

INTRODUÇÃO

Campo de interseção de pintura e fotografia, cinema e vídeo. Entre todas essas imagens e a arquitetura. Horizonte saturado de inscrições, depósito em que se acumulam vestígios arqueológicos, antigos, monumentos, traços da memória e o imaginário criado pela arte contemporânea. Esse cruzamento entre diferentes espaços e tempos, entre diversos suportes e tipos de imagem, é que constitui a paisagem das cidades.

Nelson Peixoto, 1996

A cidade é um constructo de camadas diversas, constituída por fragmentos urbanos que, sobrepostos e acumulados, trazem o passado à tona, aludem ao futuro e evidenciam o momento em que vivemos. Nesse sentido, a arquitetura como depositório de imagens deveria guardar as nossas lembranças e evocar as emoções de diversos tempos.

No entanto, diante da aceleração em que vivemos na contemporaneidade, do crescimento desordenado, da precariedade, da obsolescência programada dos espaços e do desrespeito às preexistências construídas e não construídas, nós nos deparamos, cada vez mais, com edificações descartadas, abandonadas e postas de lado. Espaços residuais sem qualquer cuidado ou destinação, acarretando, especialmente no Brasil, uma generalização de ordem moral da ideia de que o passado pode ser simplesmente apagado.

Esse pode ser o caso da área da estação ferroviária de 1970 da cidade de Birigui (SP), no qual nos detemos aqui: um exemplo, ainda que tardio, da arquitetura ferroviária que originou e trouxe desenvolvimento a muitas cidades do interior do estado de São Paulo, mas que hoje está em ruínas.

OBJETIVOS

Utilizando-se de um processo geográfico que cartografa o cotidiano de usos e representações de uma ruína, este trabalho baseia-se em uma investigação etnográfica acerca da área da nova estação ferroviária de Birigui. Assim, em vez de cairmos na armadilha do descarte ou romantização de sua memória arquitetônica, temos o objetivo de reconstruir parte da sua história e destacar seu atual estado de conservação por meio de uma abordagem crítica em algumas estratégias de percepção de um lugar que evoca diversos tempos, lendo nos fragmentos urbanos existentes os signos das

lembranças e do tempo presente, bem como as apropriações possíveis, sobretudo, daqueles que ainda frequentam o local.

METODOLOGIA

Neste trabalho, realizamos leituras e discussões sobre textos teóricos que envolvem temas sobre a história de Birigui e da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) e textos que discutem o perambular por lugares à margem. Além disso, foram realizados trabalhos de campo pautados na busca por documentos históricos e geográficos, elementos arquitetônicos e urbanísticos, coleta de imagens, fotografias, áudios e vídeos, confecção de croquis para compor uma “paisagem de dados” e cartografias sensíveis do espaço.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE 1970 DE BIRIGUI (SP): TERRITÓRIO MARGINAL

Birigui³ se originou em dezembro de 1908, com a chegada da ferrovia da CEFNOB, a qual implantou no local uma chave para parada das locomotivas. O povoamento começou em 1911, inicialmente pelos pioneiros da ferrovia, e se desenvolveu mediante a ação de uma companhia colonizadora, a The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company⁴.

A primeira estação ferroviária de Birigui (Figura 1) foi construída em 1912, no mesmo local da chave, e se caracterizava por um galpão de madeira ladeado por dois vagões cedidos pela CEFNOB. No ano de 1917 foi erguido, no núcleo inicial da cidade, um edifício para abrigar essa função.

3 O topônimo “Birigui” é de origem tupi e significa “mosca que sempre vem”, dada a abundância de um minúsculo mosquito hematófago na região. A cidade também é conhecida pela antonomásia “Cidade Pérola”, termo dado por um jornalista de São Paulo que, quando em visita à cidade, escreveu em uma crônica: “desta Pérola da Zona Noroeste”. (RAMOS; MARTINS, 1961, p. 38).

4 Companhia de Terras, Madeira e Colonização de São Paulo.

Figura 1. A antiga esplanada de Birigui: ao centro da imagem tem-se a antiga estação ferroviária da cidade, construída em 1917.



Fonte: Museu Municipal Histórico de Birigui.

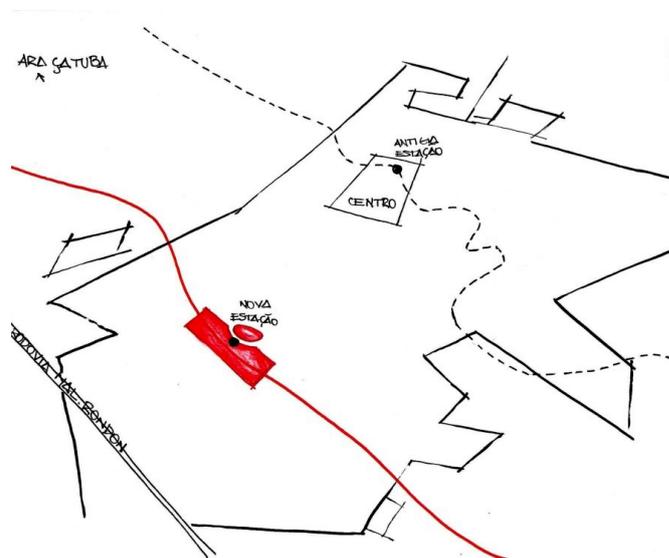
Sob a desculpa de que os trilhos atravancavam o centro da cidade, atrapalhando a passagem de pedestres e automóveis, aliada à falta de investimentos no setor ferroviário, foi anunciada a retirada da ferrovia da malha urbana. O antigo percurso dos trilhos (Figura 2) foi asfaltado e a linha do trem, propriamente dita, foi removida. Assim, poucos são os resquícios arquitetônicos e urbanísticos da antiga esplanada. Hoje, da primeira estação mal existem vestígios, pois, no local, foi construída uma escola⁵.

A antiga estação foi demolida em 1969 e uma nova foi implantada no ano de 1970 (Figura 3), a cerca de seis quilômetros da primeira, na então Vila Real, hoje Vila Isabel Marin. Em frente da antiga estação foi construída uma praça, denominada Raul Cardoso⁶, na tentativa de se remeter às origens da abertura espacial que a esplanada proporcionava.

5 No local da antiga esplanada da ferrovia hoje se localiza a escola E. E. Prof.^a Regina Valarini Vieira.

6 Hoje, pouco arborizada, não é muito frequentada pela população que reside ao redor, que se intimida com as situações encontradas na nova estação.

Figura 2. Croqui com a localização do antigo traçado dos trilhos da cidade de Birigui (tracejado em preto) e a localização do novo traçado dos trilhos com o pátio da nova estação ferroviária (na cor vermelha).



Fonte: Autores (2015).

Sua construção se deu no período do milagre econômico brasileiro, durante o governo da Junta Provisória e de Médici, quando o ministro dos Transportes, entre 1969 e 1974, era Mário Andreazza. Não se sabe ao certo quem foi o engenheiro ou arquiteto responsável por sua construção, acredita-se ser um engenheiro da própria CEFNOB, já que algumas estações construídas no mesmo período tinham igual arquitetura, embora fossem de tamanhos diferentes, como a estação ferroviária de Promissão, por exemplo. Antigos moradores de Birigui dizem que nessa estação de 1970 existia uma placa com o engenheiro responsável por “Novas Obras Brasileiras”; não se sabe, porém, sua designação⁷.

A ferrovia, sem sombra de dúvidas, estruturou o crescimento urbano de Birigui, na medida em que foi tomada como parâmetro para o início do traçado da cidade⁸, além de ter sido um importante

7 Informações cedidas pelo senhor Sérgio Godinho, antigo morador da cidade, em entrevista a Ananda Soares Rosa, em data de 25 de maio de 2014.

8 O engenheiro arruador tomou como parâmetro os limites dados pela área pertencente à CEFNOB e não seus trilhos, que, excepcionalmente, no caso de Birigui, não eram paralelos, como nas demais cidades com a mesma formação. Para a elaboração do traçado, claramente dividido em

meio de transporte de pessoas e da produção. No entanto, todo o conjunto ferroviário de Birigui sofreu com o processo de sucateamento e obsolescência da malha ferroviária paulista, acelerando a deterioração de alguns espaços emblemáticos e comprometendo a preservação de uma importante parte da memória da cidade, representada nos espaços públicos, especialmente nos antigos edifícios da época da ferrovia.

Figura 3. A arquitetura da plataforma da nova estação ferroviária, em outubro de 1979.



Fonte: Arquivo pessoal de Sérgio Godinho.

Essa nova estação ferroviária ainda exerceu, por bastante tempo, a função de transporte de passageiros. Na época de sua inauguração, o seu acesso foi extremamente prejudicado pela distância ao centro da cidade. Hoje, ela já está coligada à malha urbana e é considerada relativamente próxima ao centro comercial de Birigui. Sua desativação se deu na década de 1990, quando um depósito de cimento e cal – que esteve em atividade até o início dos anos 2000, quando o complexo ferroviário entrou em definitiva decadência – passou a funcionar no galpão adjacente à plataforma da estação (Figura 4).

duas partes, Graser partiu da esplanada da ferrovia, bem como do desenvolvimento em curva dos trilhos, no sentido Bauru (GHIRARDELLO, 2002).

Figura 4. Galpão da estação em 1998, já ocupado por uma empresa de cimento e cal.



Fonte: Arquivo pessoal de Sérgio Godinho.

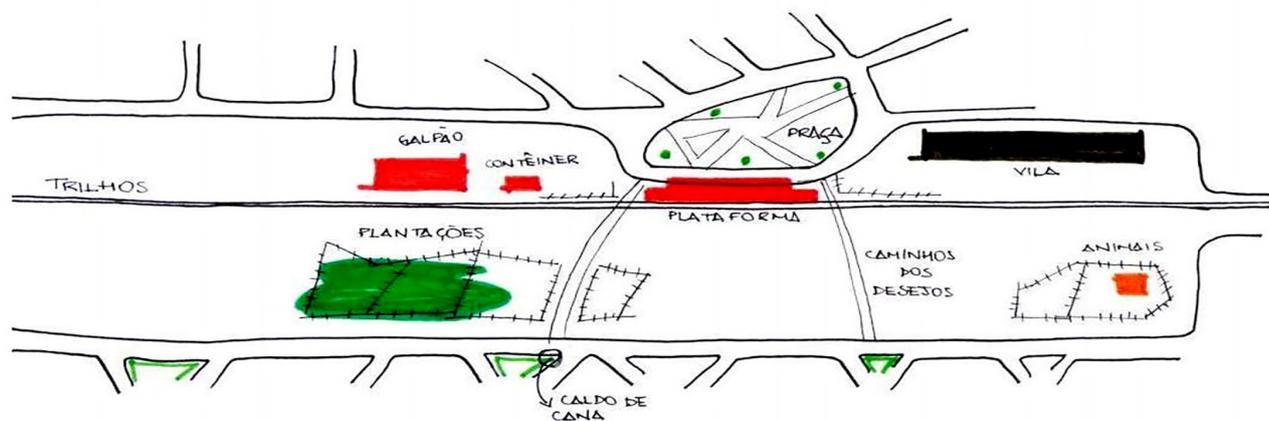
Hoje, o poder público municipal utiliza o antigo galpão como depósito de materiais diversos. Assim, esse local é tratado com descaso pelos gestores urbanos e frequentado por moradores de rua e delinquentes. Alguns moradores do entorno também se apropriam do local para fazer plantações de algumas culturas, como cana-de-açúcar, banana e mamão, tanto para comercialização quanto para uso próprio, além de espaço para a criação de animais.

Desse modo, a nova estação construída (Figura 5) para uma cidade modernizada foi se tornando, aos poucos, exemplo emblemático do abandono do patrimônio ferroviário, atualmente à mercê da deterioração. O grande vazio urbano que a compõe tem, em suas adjacências, galpões abandonados, bem como um contêiner e a antiga plataforma da estação (Figura 6). Degradada e muito suja, é uma área urbana onde, durante o dia, o silêncio prevalece. Um lugar que se guarda em segredo. Tal como uma ruína de uma civilização passada, pronta a ser descoberta.

Mesmo assim, entendemos que o lugar deva ser lido como um depositário de imagens, e as suas ruínas (para além de construções abandonadas e em péssimas condições de conservação, paredes e pilares pichados, janelas com vidros quebrados, espaços vazios tomados pela vegetação) podem ser compreendidas como camadas visíveis de um constructo de fragmentos do tempo (Figura 7).

As ruínas nos fazem entender mais sobre um passado recente e ajudam a compor memórias e o porvir de um lugar ainda prenhe de sentido. Uma compreensão

Figura 5. Croqui com os principais elementos da esplanada da nova estação ferroviária: a praça Raul Cardoso, o galpão e a plataforma, o contêiner abandonado, a vila ferroviária, as plantações e criações de animais, os caminhos dos desejos.



Fonte: Autores (2015).

Figura 6. Na imagem 1, a plataforma da estação. Na imagem 2, o contêiner abandonado, localizado entre o galpão e a plataforma. Na imagem 3, o galpão e os trilhos, formando o complexo ferroviário da nova estação ferroviária de Birigui.



Fonte: Autores (2014/2015).

que pode se dar em um percurso peatonal (Figura 8), deixando-se levar em uma deriva “lúdico-construtiva”, caminhando de modo a se perder no espaço. Nessa proposição perceptiva cambiante, interativa e inventiva do caminhante, seria, então, possível redescobrir os espaços, os seus usos e representações não institucionalizados ou fissurados pelo perambular (CARERI, 2013).

A arte dos grafites (Figura 9) se manifesta nas paredes das edificações que compõem o novo complexo ferroviário da cidade de Birigui quase que inerentemente a elas, como se o que existisse fosse apenas a ruína como

suporte artístico. Os traços dos desenhos que estampam as paredes são uma nova forma de ocupação do espaço urbano. Fora dos centros culturais ou museus, os grafites resultam de uma vivência do espaço: linguagem transgressora, marginal e ao mesmo tempo política.

Grafite: grande canal de comunicação, sem conexão com fibra ótica ou cabo elétrico, mas conectado diretamente com a cidade, com o público, com o aqui e agora. O grafite está na cidade, no espaço público, não tem proprietário nem vigia. Na carona dos grafites há sempre os rabiscos

aleatórios, as mensagens de amor, as pichações políticas e os anúncios publicitários. Os grafites criados nos “udigrúdi” das cidades levaram o ocidente a presenciar pública e anonimamente o questionamento de muitos de seus valores estabelecidos, entre eles o da ocupação dos espaços da cidade e o da apresentação e valorização da arte. Se uma nova forma de política emerge desse contexto, com ela uma nova forma comunicação e de arte (RAMOS, 2007, p. 1260)

Figura 7. Os pilares grafitados e pichados da estação e a vegetação que toma conta dos trilhos do vazio urbano da esplanada.

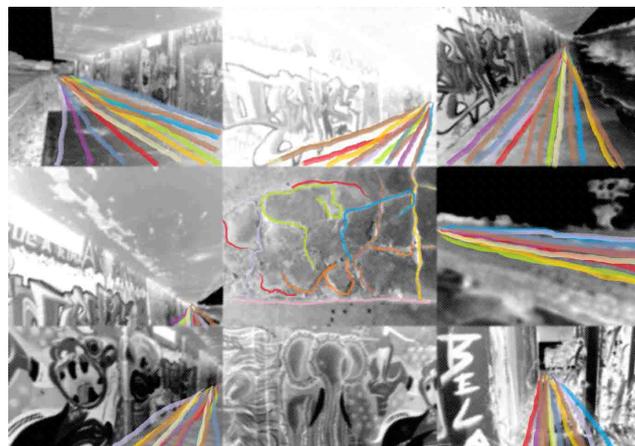


Fonte: Autores (2014).

No ínterim do trajeto pelos antigos trilhos do trem, o transeunte pode redimensionar o seu conhecimento pela experiência do “choque” (CARAMELLA; FIORIN; ROSA, 1998), outrora descrita por Walter Benjamin, registrando o inusitado e o imprevisto, através de imagens dialéticas que podem ou não ser passíveis de reconstruir, mesmo que aos pedaços, algumas posições críticas.

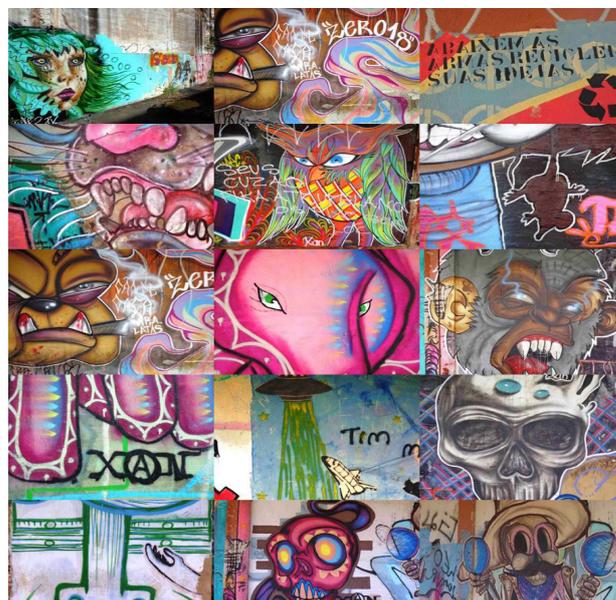
Esses “clicks e flashes” do passageiro constroem uma paisagem fragmentária, aludindo reminiscências de um passado recente somado a sentimentos novos, a partir de quem experimenta o local, fazendo ver para além das imagens, o imaginário urbano do lugar, sob uma montagem “não linear” (PIGNATARI, 2004).

Figura 8. Montagem de imagens da área da nova estação ferroviária como um negativo de um filme, na tentativa de se remeter ao lugar como “contenedor de memórias”, o qual percorremos por infinitos possíveis percursos, como se fossem linhas do desejo sobre a área.



Fonte: Autores (2014/2015).

Figura 9. Montagem da manifestação dos grafites nas paredes das ruínas da estação ferroviária de Birigui.



Fonte: Autores (2014/2015).

Nesse constructo de camadas, as paredes reforçam essa metáfora. A arte dos grafites divide espaço com pichações e com a pátina do tempo (Figura 10). Ora clama por paz ou por mentes mais “abertas” (“Abaixem as armas, reciclem suas ideias”), ora retrata paisagens

surreais, caveiras, dinossauros e animais. *Layers* sobrepostos, espécie de palimpsesto, do qual nos fala Milton Santos (1996).

Figura 10. As coisas se misturam: grafites, céu, grama, sujeira.



Fonte: Autores (2014/2015).

Nesse espaço da Estação Ferroviária, a geografia do lugar não é mais resultado apenas de planos ou mapas (Figura 11), mas da sensibilidade e das possibilidades de percepção de uma cultura do espaço aos pedaços, revelado por um olhar caleidoscópico em “cartografias sensitivas”⁹.

9 Uma experiência que consiste em um constructo de imagens, croquis e vídeos (postados no YouTube) do lugar, a ser utilizada nos relatórios de pesquisas desenvolvidas pelo Grupo de Pesquisa em Projeto, Arquitetura e Cidade, com sua linha de pesquisa em Percepção, Usos e Representações de Novas Espacialidades, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Campus de Presidente Prudente (SP).

Diante da abordagem que fizemos aqui, construímos cartografias sensitivas (Figuras 12, 13 e 14) dessa percepção fragmentária das ruínas, onde vários objetos pessoais são encontrados espalhados pelos trilhos e plataforma: pares de calçados, restos de refeições, garrafas vazias de bebidas, maços vazios de cigarro. Trapos. Reflexos dos usos ali presentes. Durante o dia, em alguns momentos, aqueles que estão à margem da sociedade são dados à vista, aparecem como fantasmas, impregnados ao lugar, como parte dele. À noite, em meio à escuridão, usos transgressores são frequentes, permanecendo nele moradores de rua que lá se abrigam para usar drogas.

Na busca pelo encontro com “o outro”, procuramos escutar os usuários e os habitantes do lugar e pedimos a eles que pontuassem, em um mapa, suas experiências sobre o espaço da nova Estação Ferroviária da cidade de Birigui, tendo como foco os usos marginais. Induzimo-os a desenhar conosco, e os resultados obtidos levaram-nos a questionar e refletir sobre os padrões socioculturais e até que ponto eles são justos – as pessoas abordadas, tímidas e acuadas, arriscaram, ao máximo, alguns pingos, riscos e “xises” em caneta vermelha e pontuaram os usos marginais do lugar como em um mapa de uma brincadeira de caça ao tesouro.

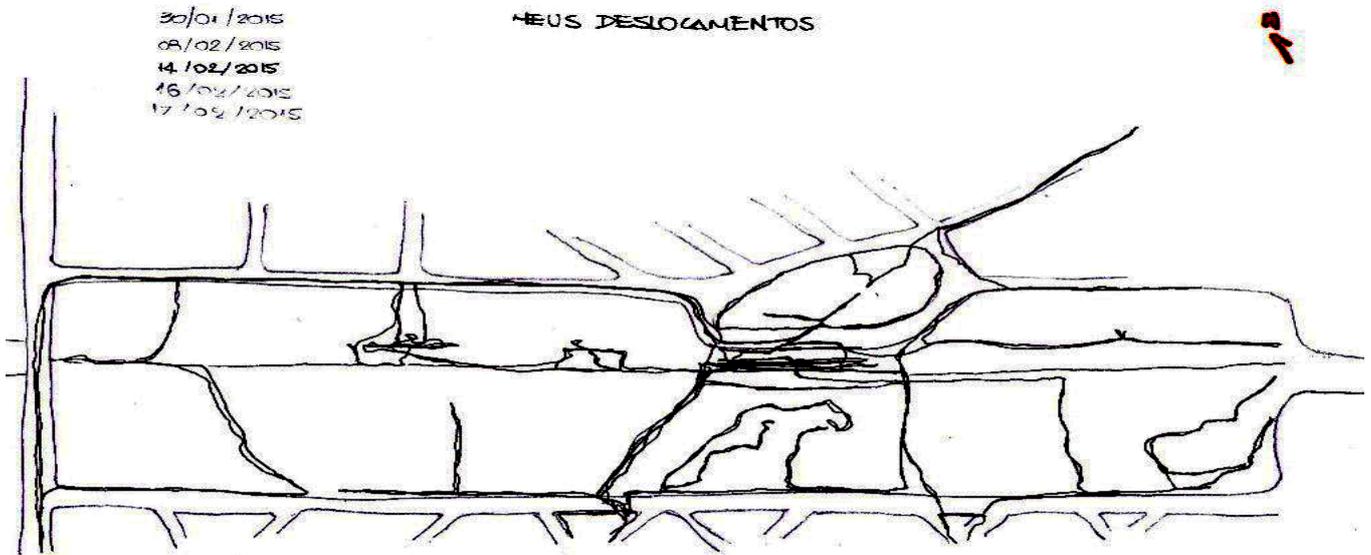
Feitos por uma pessoa que está sempre presente no lugar – o responsável pela colheita da cana, pela obtenção do seu caldo e também morador do entorno –, os “xises” no mapa (Figura 15) marcam os lugares mais tomados por usos marginais: o galpão, a plataforma e a praça Raul Cardoso. Durante a conversa, o senhor relatou a necessidade de um viaduto no lugar, já que o fluxo de pedestres e motociclistas é intenso pelo caminho demarcado entre a vegetação

Abordado de maneira bem informal, um rapaz cruzava o espaço do complexo ferroviário. Ele confessou usar drogas “de vez em quando” e disse utilizar o espaço da plataforma como pista de skate, com outros rapazes de sua idade. Os “xises” no mapa (Figura 16) que desenhou marcam os lugares em que costumam fumar maconha e andar de skate

Moradora da vila ferroviária há 30 anos, uma senhora pontuou de maneira diferente os locais ocupados por usos marginais no mapa (Figura 17): ela escreveu “drogados” no lugar onde fica a plataforma e, utilizando pontos, foi contando sobre a praça Raul Cardoso, muito frequentada durante o período noturno por causa dos bares; não soube informar sobre a presença marginal no galpão

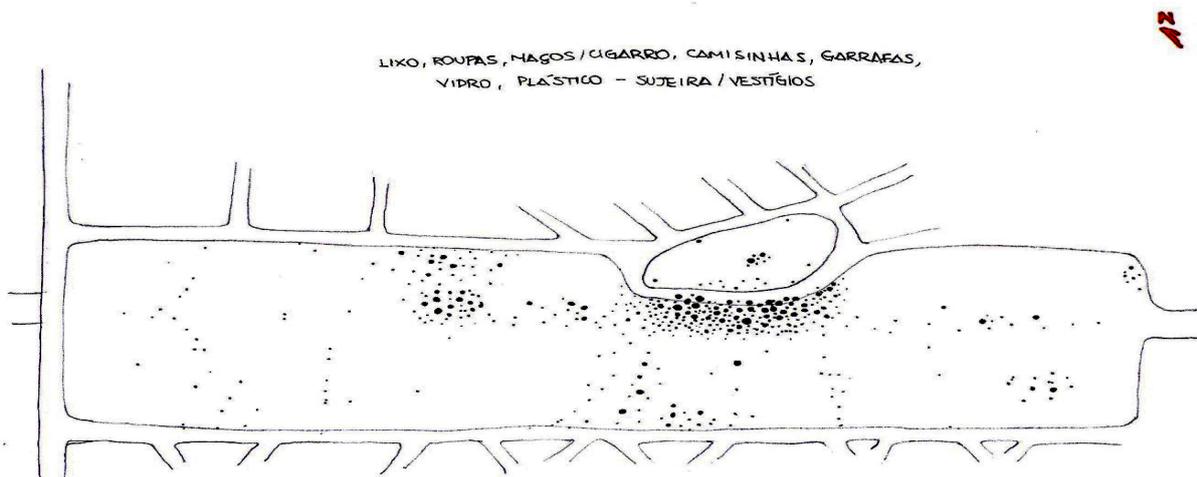
Nesse espaço de diversas territorialidades, lemos como marginal aquele indivíduo que não encontra

Figura 11. Mapa do percurso realizado pelos autores durante alguns dias de trabalho de campo. Os caminhos percorridos foram escolhidos aleatoriamente, no decorrer dos dias, e formaram desenhos interessantes conforme eram cursados. Os rabiscos iam sendo feitos in loco, conforme o deslocamento.



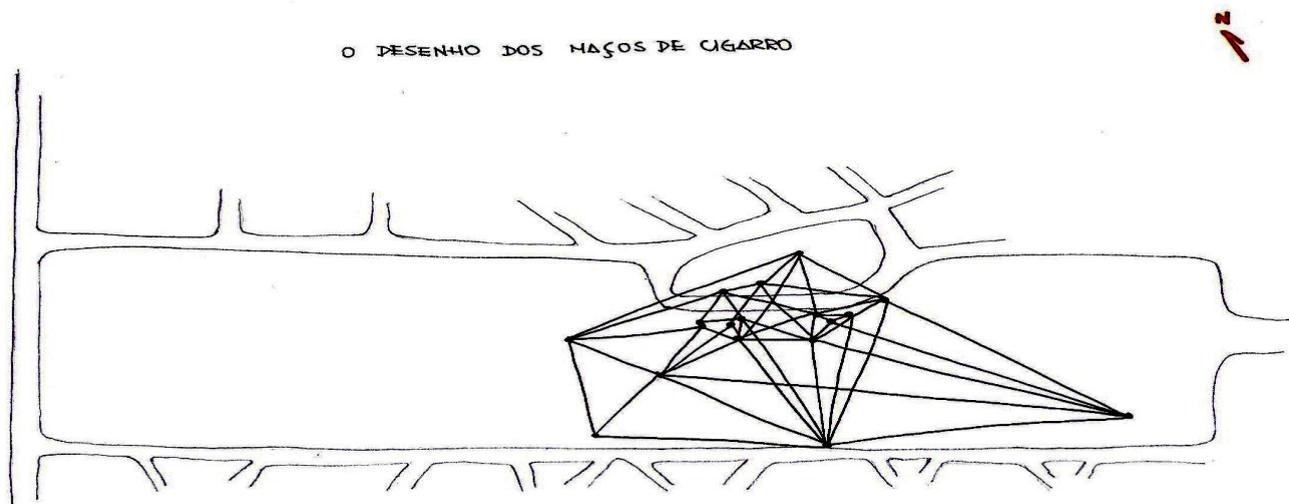
Fonte: Autores (2015).

Figura 12. Mapa em que os pontos referem-se à sujeira, às roupas, cigarro, vidros quebrados, garrafas vazias etc., que são encontrados jogados pela área. Sua maior concentração fica localizada na plataforma da estação e no galpão próximo ao contêiner.



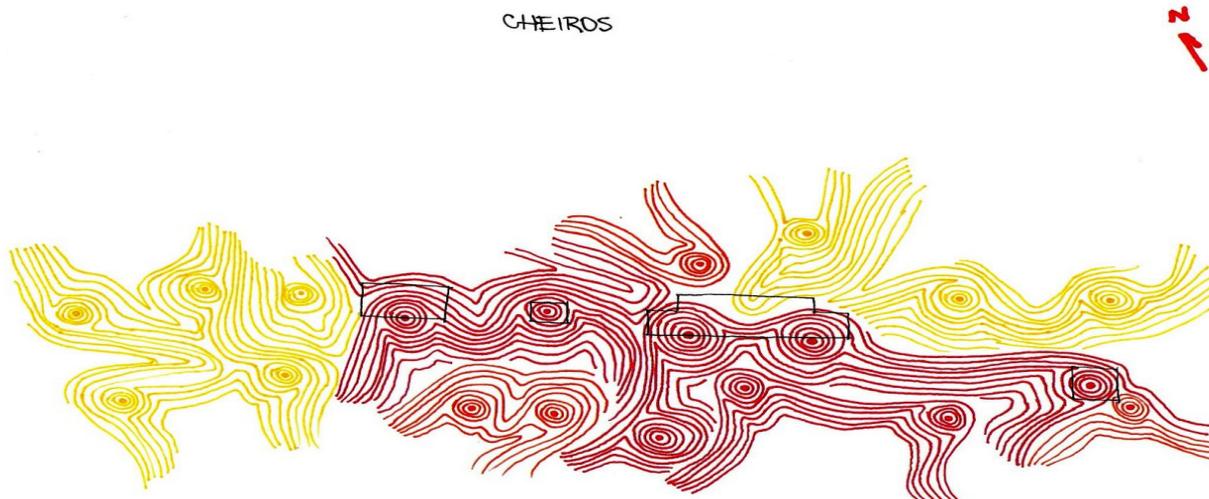
Fonte: Autores (2015)

Figura 13. Mapa pontuando os locais em que se encontraram maços de cigarro. Com a junção dos pontos por meio de triângulos, obtêm-se o resultado exibido.



Fonte: Autores (2015).

Figura 14. Os cheiros formam ondas: quanto pior o odor, mais escura a cor.

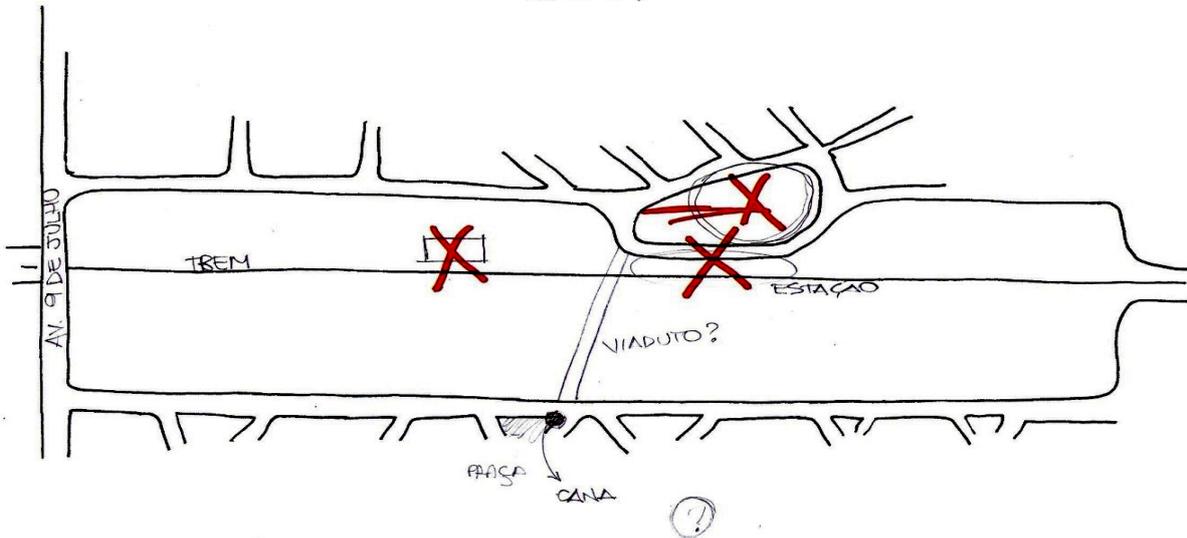


Fonte: Autores (2015).

Figura 15. Mapa do pátio da estação por morador.

16/02 - PESSOA 1 = SR DA CANA

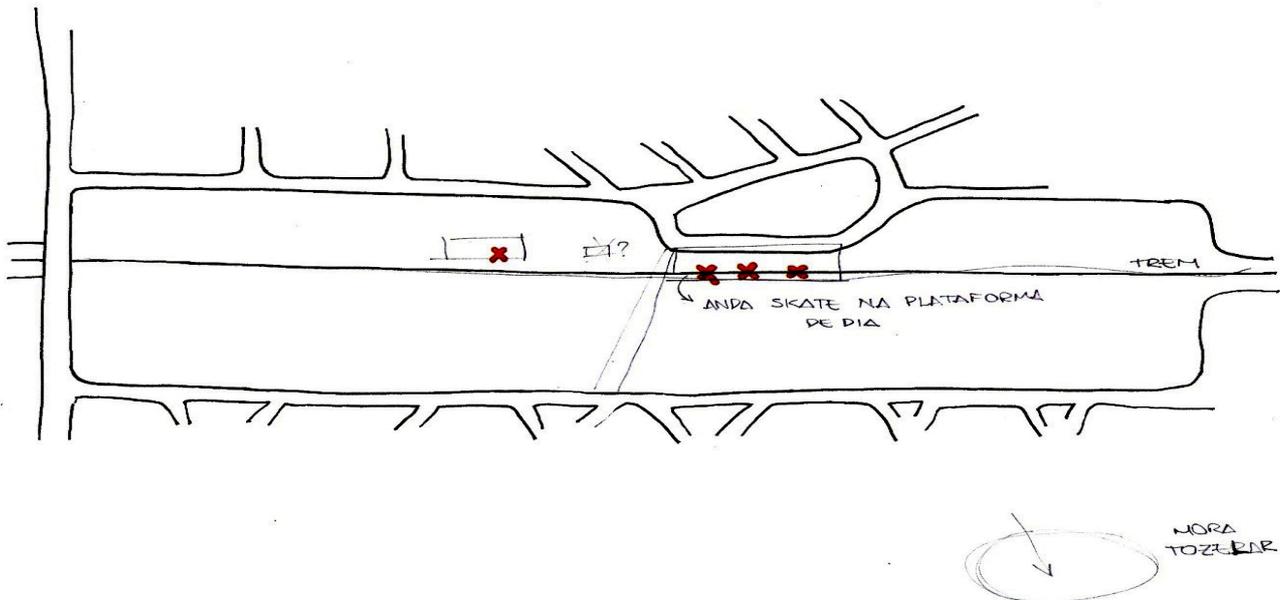
MAPA DO PÁTIO
DA ESTAÇÃO



Fonte: Autores (2015).

Figura 16. Mapa do pátio da estação por outro morador.

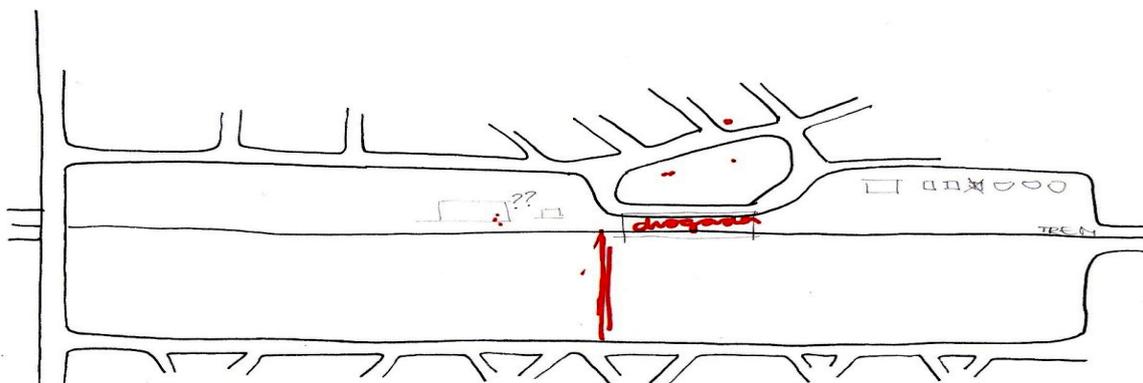
16/02 - PESSOA 2 = 16 ANOS - MORADOR JARDIM TOZELAR - FUMA MACONHA DE VEZ EM QUANDO-
ANDA DE SKATE



Fonte: Autores (2015).

Figura 17. Mapa do pátio da estação por moradora.

16/02 - PESSOA 3 - DANA MARIA



Fonte: Autores (2015).

mais lugar para se assentar na sociedade e vive entre dois mundos, e em ambos ele é mais ou menos estranho. Nessa medida, o sentido de estranhamento, seja como uma estratégia de sobrevivência ou como uma abordagem metodológica para a percepção ambiental, pode ser uma saída para fazer ver possíveis manifestações estéticas de ordem político-crítica na contracultura do espaço hegemônico.

Devido ao isolamento do lugar, as ruínas da nova estação se transformam em um achado arqueológico moderno de um passado muito recente. Nesse sentido, os seus traços mnemônicos, usos inesperados e representações diversas são ali revelados, compondo uma nova “geografia” da nossa cultura urbana contemporânea, talvez manifesta mais pela pluralidade do que pela identidade; pela fragmentação em detrimento da unidade e pelos diversos enviesamentos em vez do cartesianismo que originou o espaço. Imaginários urbanos que buscamos revelar por entre-o-lugar, em uma alusão aos ensinamentos de Deleuze e Guattari (1995), na tentativa de perceber as coisas pelo meio.

Como parte integrante desses vários elementos que se sobrepõem no local, a vegetação compõe um novo desenho do espaço, espalhando-se por entre frestas e trilhos. Galhos tomam conta da arquitetura, fissurando a construção-meio-ambiente; fazem-na parecer pertencer a um passado ainda mais remoto, ao passo que as marcas e desenhos do pichador e do grafiteiro contestam e, ao mesmo tempo, atestam sua atualidade.

CONCLUSÃO (REFLEXÕES)

é o recorte desse fragmento urbano, combinado com a interpretação das associações por ele sugeridas, que permite que o macroespaço urbano mostre suas intimidades, suas forças e fraquezas que o transformam em um lugar orgânico, dotado de força vital.

Lucrécia Ferrara, 1993

Com um olhar sobre as singularidades de uma imagem urbana marcada pela degradação e abandono, esta comunicação é um esboço inicial da tentativa de pinçar os fragmentos urbanos por ângulos inusitados, buscando ver as singularidades de uma nova “geografia”, atenta às sensibilidades das mudanças ocorridas no espaço, sua cultura, sua história, seu presente e passado.

Em pouco mais de cem anos de história, Birigui cresceu e acompanhou a evolução das cidades médias paulistas, o que gerou processos de reurbanização e modernização da cidade que modificaram os antigos elementos estruturadores do seu espaço e da própria ferrovia que a originou e impulsionou seu desenvolvimento, deixando ver algumas consequências dessas mudanças na estação ferroviária de 1970.

Assim, este trabalho buscou entrever, nos signos das ruínas desse lugar marginal, imaginários urbanos que vêm compor novas possibilidades de percepção da memória arquitetônica da cidade de Birigui, podendo, talvez, engendrar novos significados à imaginação das

novas gerações que virão a ocupar esses espaços vivos e em constante transformação.

REFERÊNCIAS

CARAMELLA, E.; FIORIN, E.; ROSA, A. M. L'installazione come percezione di 'chocs'. In: CONGRESSO DELL'ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE DI SEMIOTICA VISIVA, 5., 1998, Siena. **Semiotica visiva e sensorialità: teoria e prática.** Siena: IAVS/AISV/Università degli Studi di Siena, 1998. p. 30-31.

CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética.** São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

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

FERRARA, L. D. **Leitura sem palavras.** São Paulo: **Ática, 1993.**

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista.** São Paulo: Unesp, 2002.

PEIXOTO, N. B. **Paisagens Urbanas.** São Paulo: Marca D'Água; SENAC, 1996.

PIGNATARI, D. **Semiótica da arte e da arquitetura.** Cotia: Ateliê Editorial, 2004.

RAMOS, S. D.; MARTINS, O. **A cidade pérola em capítulos.** Araçatuba: Norograf, 1961.

RAMOS, C. M. A. Grafite & pichação: por uma nova epistemologia da cidade e da arte. In: OLIVEIRA, S. R. R.; MAKOWIECKY, S. (Org). ENCONTRO NACIONAL DA ANPAP, 16., 2007, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: ANPAP; UDESC; Clicdata Multimídia, 2007. I CD ROM. ISBN 85-98958-04-2. Rotulo Giovana Sombrio e Anelize Zimmermann. p. 1260-1269.

SANTOS, M. **A natureza do espaço.** São Paulo: Edusp, 1996.