

# Ilha do Moinho

---

Breno Felisbino da Silveira

---

**Orientador:** Prof. Dr. João Clark de Abreu Sodré (Escola da Cidade).

**Pesquisa:** Trabalho de Conclusão de Curso, Escola da Cidade, 2019.

Projetos são sempre, ao mesmo tempo, investigação, abstração e desejo. Num exercício de "ato criador" do arquiteto, este trabalho propõe uma aproximação a possíveis metodologias/sistemas projetuais que, materializados ou não, serão sempre especulativos, críticos e quiméricos. Nesse sentido, a configuração estrutural de moradias irregulares, ilhadas

pelo ramal ferroviário na área central de São Paulo, instigou o olhar para a região e o desejo de projetar. Este trabalho ensaia, portanto, um projeto na ilha ferroviária do Moinho Central, com o objetivo não de resolver todas as questões ou problemas, mas de exercer o papel crítico/especulativo que também cabe à arquitetura e ao urbanismo.

## Mill Island

---

Projects are always at the same time an investigative action, an abstraction, and a desire. Serving as an exercise of the architect's "creative act", this paper proposes an approximation to possible methodologies/design systems that, whether physically materialized or not, will always be speculative, critical, and chimerical. Seen in these terms, the structural configuration of irregular houses isolated by the railway branch in the central area of São Paulo has brought our attention to the region and the desire to design. This essay seeks to propose a project to the railway island of *Moinho Central*. It does not wish to solve all questions or problems, but to exercise the critical/speculative role that is subjected to architecture and urbanism.

## Isla Moinho

---

Los proyectos son siempre una acción de investigación, abstracción y deseo a la vez. En un ejercicio del "acto creativo" del arquitecto, este trabajo propone una aproximación a las posibles metodologías/sistemas de diseño que, materializados o no, siempre serán especulativos, críticos y quiméricos. En ese sentido, la configuración estructural de las viviendas irregulares, aisladas por la rama ferroviaria en el área central de São Paulo, ha instigado la mirada hacia la región y al deseo de proyectar. El siguiente trabajo busca presentar un proyecto en la isla ferroviaria de *Moinho Central*, no con el objetivo de resolver todas las cuestiones o problemas, sino que ejercer el papel crítico/especulativo que también recae en la arquitectura y en el urbanismo.

## INTRODUÇÃO

São Paulo teve sua estruturação urbana conforme o seu relevo, em sua maioria acidentado. Foi nas áreas planas das várzeas dos rios e terraços fluviais que foram instaladas as ferrovias, onde podiam se desenvolver em um traçado mais adequado às suas limitações.

O trem — essa máquina de cortar cidades que atravessa obstáculos naturais da paisagem numa velocidade de sessenta quilômetros por hora — foi a invenção capaz de abreviar fronteiras. Esse instrumento de fazer conexões originado durante a Revolução Industrial viabilizou o estabelecimento de uma cadeia produtiva entre as suas várias paradas, ao transportar as manufaturas das fábricas em suas toneladas de maquinário em locomoção.

Assim, as estradas de ferro da São Paulo Railway Company, inauguradas em 1867 num traçado que conectava o porto de Santos a Jundiaí, possibilitaram ao município paulistano garantir o monopólio do café da produção ao escoamento, prosperando como cidade e se desenvolvendo como metrópole, colaborando ainda para o surgimento de pequenos aglomerados urbanos.

Impulsionados pela orla ferroviária, parte essencial do sistema industrial da cidade foi estabelecida em áreas centrais, próximas a ramais de escoamento da produção e ocupadas por grandes glebas que caracterizavam a tipologia fabril (PORTAL VITRUVIUS, 2003).

Com os efeitos da globalização atuando na reestruturação produtiva, "implicando em desconcentração industrial, aliada ao crescimento do setor terciário" (SOUZA, 2002, p.42), o território paulistano entrou em mutação, passando de cidade industrial para metrópole pós-industrial de serviços.

Dessa forma, o território que antes era ocupado pela indústria passou a ser descaracterizado, e os ramais ferroviários, próprios para a distribuição da produção fabril, tornaram-se sistemas em desuso e agentes da fragmentação urbana. Ou seja, "as estruturas que definiram a sua ocupação e consolidação hoje representam

a sua obsolescência: os terrenos vagos" (SOUZA, 2002, p.42).

O Moinho Central, a princípio operado pela Moinho Fluminense da Santista Alimentos S.A. do Rio de Janeiro, teve em sua história os reflexos da memória paulistana relacionada ao advento da ferrovia, industrialização, pós-industrialização e posterior abandono. Inaugurado em 1949, o Moinho Central tinha capacidade de moagem de 450 toneladas diárias de farinha e silos para estocar 5.600 toneladas de trigo, sendo subsequente à abertura de uma fábrica de massas, em 1956, quando fora adquirido pela empresa alimentícia Bunge. Além disso, o Moinho era estrategicamente localizado numa área circunscrita por ramais ferroviários operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, entre as estações Júlio Prestes e Barra Funda, no bairro dos Campos Elísios (PEIXOTO, 2012).

Segundo Banham (1989), em pesquisas sobre projetos similares nos Estados Unidos, as funções físicas e justificativas econômicas dessas construções desapareceram devido ao surgimento de novas tecnologias e a descentralização industrial. Como essas estruturas tinham uma grande durabilidade por serem feitas para resistirem a intempéries e possíveis explosões, e os terrenos em que eram inseridos tinha um baixo valor, era mais vantajoso o abandono ao invés da demolição, sendo muitos os silos deixados fora de funcionamento, configurando espaços residuais (BANHAM, 1989).

Dessa forma, após a desativação do Moinho Central e o seu posterior abandono, o território passou a ser ocupado informalmente no final dos anos de 1990 e o início dos anos 2000. É ainda relatado por moradores que, mesmo na década de 1980, tanto os imóveis abandonados quanto a área coberta pelo viaduto Engenheiro Orlando Murgel já eram utilizados como abrigo por pessoas em situação de rua (FÁBIO, 2017). Consequentemente, moradias começaram a ser erguidas ocupando o território. A Favela do Moinho, como é conhecida hoje em dia, surgiu por entre os

limites impostos pela malha ferroviária, como uma cidade dentro da cidade de São Paulo, com uma estrutura própria de organização na qual o *grid* urbano, antes interrompido pela linha do trem, reaparece de forma desordenada, com equipamentos que tentam suprir o dia a dia de sua população, ainda que precariamente.

A Favela do Moinho, considerada uma exceção por se estabelecer no centro da cidade enquanto a maioria das favelas ocupam as periferias da região metropolitana, manifesta-se também como um embate por terras centrais em desuso. Em torno dessas questões, uma série de ações judiciais deixam incerto o futuro do terreno e de seus moradores. Atualmente a área é disputada pela União Federal, que pede a anulação do leilão de 1999; pela prefeitura, que em 2006 criou um decreto de utilidade pública para remoção do assentamento; e por moradores, que exigem o direito à posse por usucapião por estarem estabelecidos no local há mais de 30 anos, o que fora concedido em 2008 provisoriamente até o julgamento final, sem data prevista (FÁBIO, 2017).

Nesse meio tempo, desde 2001, incêndios passaram a ser recorrentes no terreno da favela, acarretando a destruição de edifícios do Moinho Central e o desabrigo de numerosos moradores, "o que levou a especulação de que seriam incêndios criminosos com o objetivo de liberar a área" (FÁBIO, 2017, s.p.). Questões de violência entre policiais e a comunidade sob alegação de combate a roubos e ao tráfico de drogas também são frequentemente relatadas. Além do mais, em 2012, um muro de concreto de 55 metros de comprimento foi construído como forma de impedir a expansão da favela para o terreno adjacente e, enquanto isso, torres de condomínios de apartamentos emergiram da destruição de galpões industriais do entorno.

Apesar da existência de equipamentos urbanos nas imediações da favela, o caráter de isolamento e o difícil acesso à comunidade motivaram a aproximação com o território para uma maior apreensão do espaço. A narrativa que se segue foi feita a partir da visita à Favela do Moinho.

Treze de setembro, às 14h30, na estação Marechal Deodoro da linha vermelha do metrô. De lá até a Favela do Moinho é uma caminhada de aproximadamente 10 minutos.

— Você não vai poder tirar fotos, porque o Moinho é comandado pelo tráfico.

Pela avenida Rio Branco, cruzamos o Viaduto Orlando Murgel pela sua parte inferior, uma extensão da rua Doutor Elias Chaves. Alguns cones barravam a entrada. Entulho, grafites na estrutura. Um ambiente escuro pela projeção do viaduto. Música alta de um bar abaixo da construção. PARE, OLHE, ESCUTE para atravessar.

O campinho parecia o centro do território. Construções feitas no entorno de seu perímetro. Logo à frente, o Oratório São Domingos Sávio, espaço coordenado pela ação de missionários na Favela. Lá as crianças ficam em horários alternados com a escola sob cuidados de educadores e psicólogos. Sala de aula das crianças, uma para adolescentes, refeitório, a informática, e a brinquedoteca — como esta é em local mais reservado, também é usada para as confissões com o padre ou para sessões de psicologia.

— Aqui na comunidade nós temos aproximadamente 1.500 famílias, cerca de 6.000 pessoas. Infelizmente aqui não temos espaço para todas as crianças da comunidade. A gente tem até uma lista de espera.

Cerca de 6.000 pessoas... Enquanto da janela do Moinho cada vez mais se vê galpões industriais dando lugar a novas torres residenciais.

Duas torres do condomínio Ritmos da Barra, com 384 unidades cada; cinco do

Central da Barra, com 256 unidades cada; e quatro do Cores da Barra com 100 unidades cada. Esses condomínios, que juntos abrigam no total cerca de 2.448 famílias, ocultam a Favela do Moinho em seus panfletos de venda.

Um pequeno salão onde são realizadas as missas.

— As crianças amam se apresentar nesse palco. Elas montam as peças teatrais e se organizam para a confecção das fantasias.

— A gente tenta levar as crianças no Sesc, mostrar que, independente do caminho que elas escolherem, existe um mundo lá fora. Mas é difícil, elas não se sentem pertencentes.

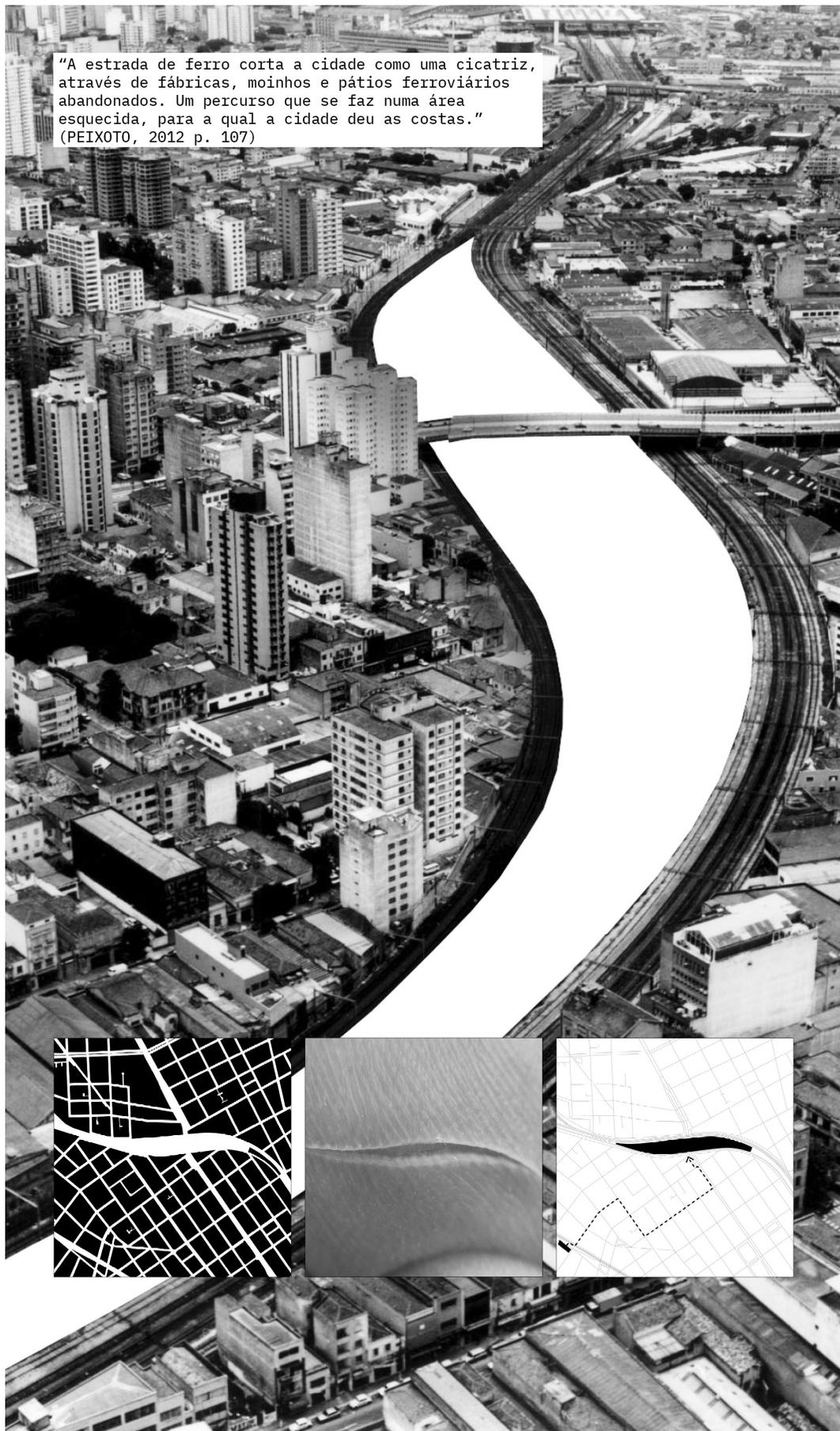
Vielas principais. Barracos, roupas no varal. Pequenos comércios. Um terreno vazio fechado por tapumes. É a boca do Moinho.

Os silos são de se espantar. A escada gritante ao entorno de barracos. Cilindros de concreto, 30 metros de altura, pixo e vegetação. Um bar no pé da construção. "MOINHO VIVO RESISTE". O silo está fechado, sujeito a risco de morte.

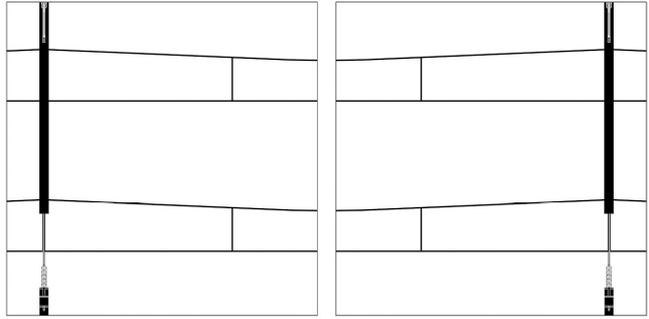
Logo à frente, Cine Moinho. Exibição de filmes para a comunidade. No dia da visita, usado como posto de vacinação.

No final da via à esquerda, um barraco que desmoronou. Estava sendo reconstruído pelo mutirão de missionários. Ficava encostado no muro de contenção da linha do trem, conhecido como Muro da Vergonha. Tapume, pedra, tijolo e telha de fibrocimento. Quebramos os restos do barraco para chapiscar e regularizar o seu novo piso. Cerca de 3,5 por 7 metros. Duas camas, banheiro e cozinha. Um pai e uma filha de uns 8 anos.

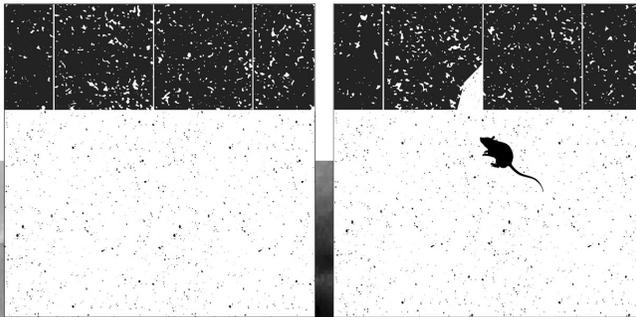
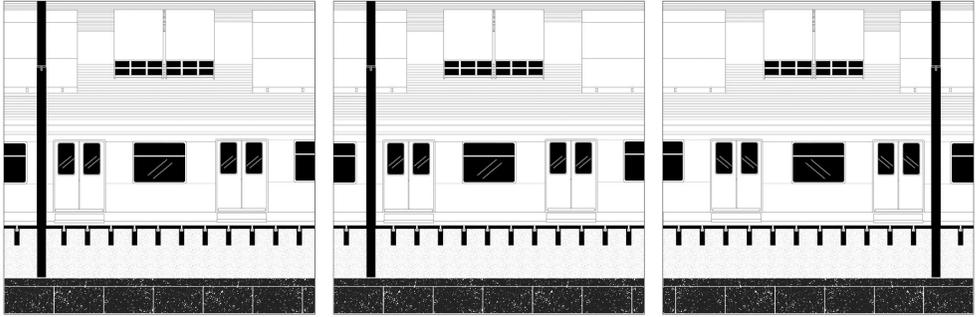
"A estrada de ferro corta a cidade como uma cicatriz, através de fábricas, moinhos e pátios ferroviários abandonados. Um percurso que se faz numa área esquecida, para a qual a cidade deu as costas." (PEIXOTO, 2012 p. 107)



Enquanto trabalhava dava  
pra ver o trem passar.  
Fios de alta tensão.



No meio dos destroços do  
barraco,



um rato corre para  
a fresta no muro de  
contenção.

Outro rato

mais um rato

quarto rato

-Aqui no Moinho a gente  
tem esse problema com  
ratos

-Esses dias a vizinha  
acordou e foi olhar o seu  
bebê

-Ele estava com a  
bochecha mordida

## ILHA DO MOINHO

Um dia a cidade foi dividida em partes. Não em linhas imaginárias como costumam ser as designações de bairros, distritos ou municípios, mas num traçado físico estabelecido pela ferrovia. Os terrenos entre trilhos foram destinados ao uso fabril, onde as fábricas se beneficiavam da facilidade de escoamento de sua produção.

Quando esta cidade deixou sua economia industrial para se reestruturar como uma metrópole baseada no setor de serviços, as indústrias que haviam auxiliado em seu crescimento, sem mais justificativas econômicas para existirem nos centros urbanos, foram abandonadas. Esses fragmentos de espaço em desuso constituíram um arquipélago de ilhas ferroviárias em meio ao mar de novas edificações.

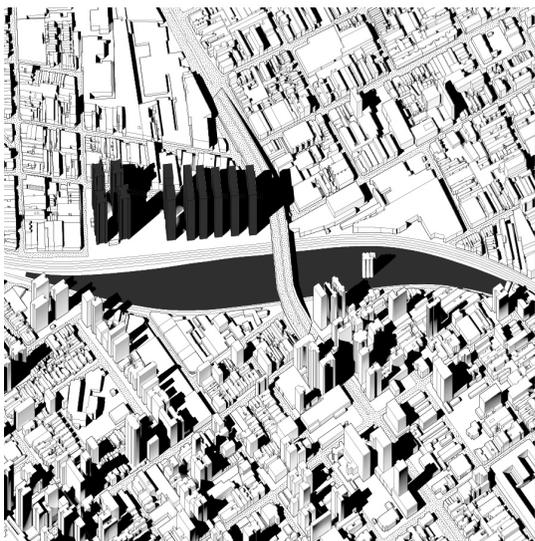
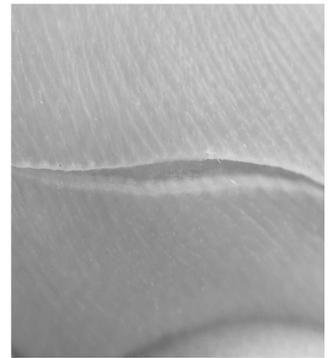
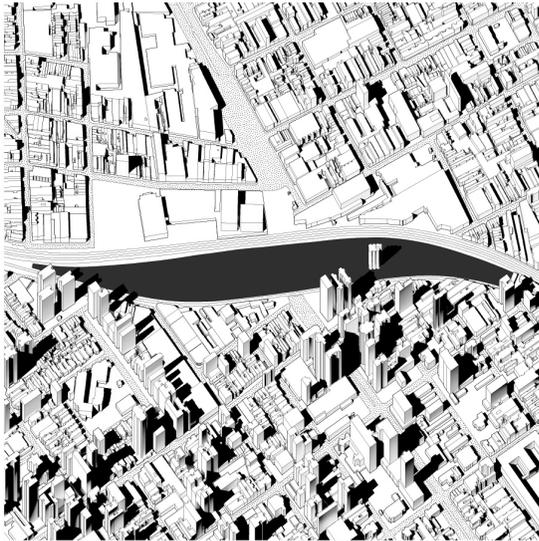
A Ilha do Moinho, como era conhecida antigamente por sediar um complexo de fábricas e silos de uma empresa homônima, durante certo período de tempo, tentou se reincorporar ao restante da cidade. Ela tinha tudo o que poderia favorecer a sua integração: era extensa, localizada em região central, próxima a equipamentos urbanos... ainda assim era uma ilha e não despertava muito interesse ao mar agitado de serviços que a envolvia.

Construíram um viaduto que cruzava a ilha por cima, sem tocá-la, como se esse trecho de cidade pudesse ser ignorado. A ponte, uma cota acima das telhas das fábricas abandonadas, conectava as partes da cidade divididas pela linha do trem. A ilha permaneceu ali como excremento do industrialismo em decomposição.

Passa o trem, corta a carne, o corpo fracionado, cicatriz em putrefação.

À medida que as edificações da ilha se esvaíam com o tempo, o mar de construções da cidade se renovava na forma de condomínios que se sobrepunham aos antigos galpões do entorno. A ilha, essa terra de ninguém, que permanecia descartada pelos planos da cidade, foi então requisitada pelos afogados da metrópole, por aqueles que tinham sido aos poucos asfixiados e esquecidos pelo planejamento urbano.

Começando pelos vãos da ponte, que lhe serviam de cobertura fácil, incorporações arquitetônicas foram construídas de



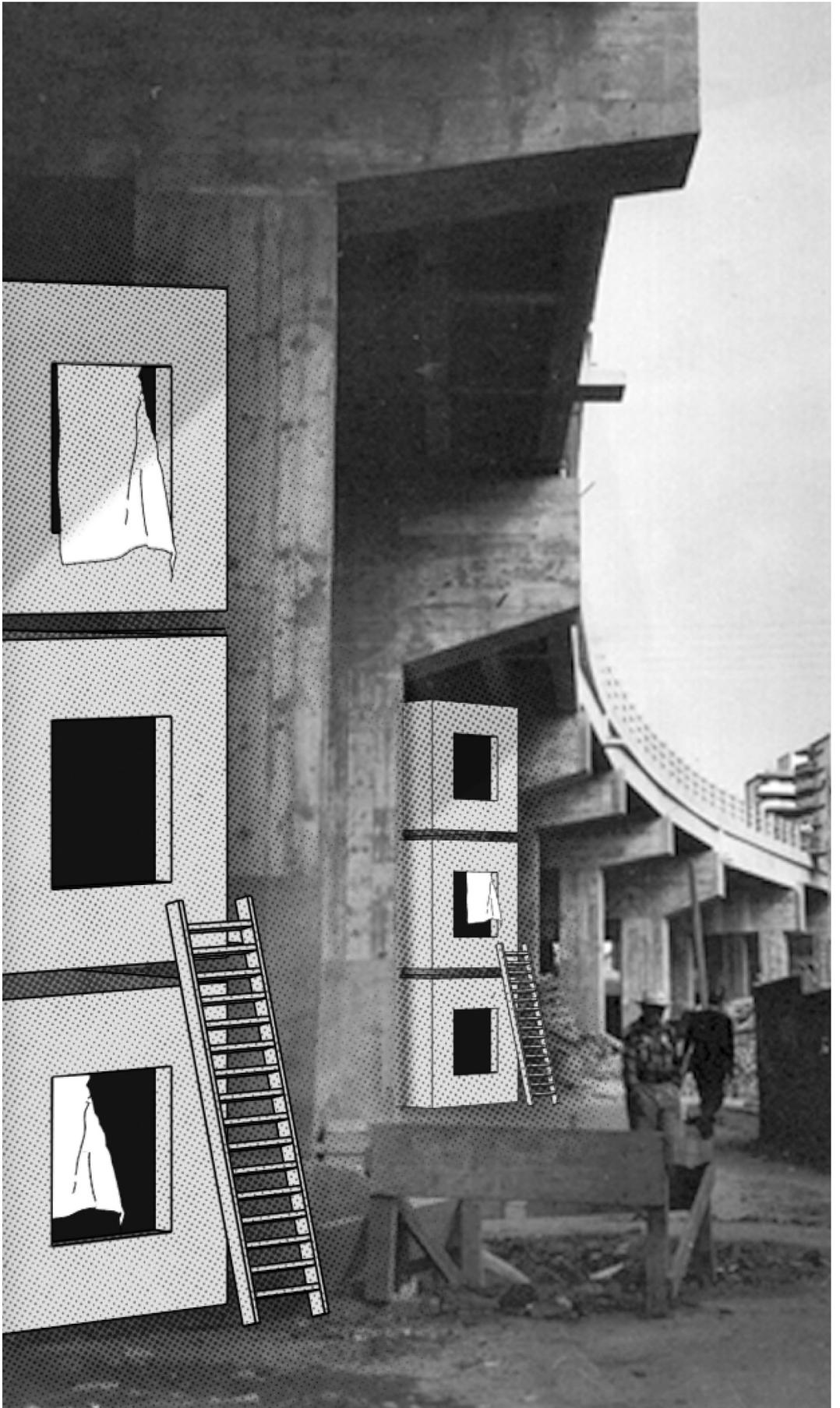
restos de madeira ou qualquer outro material que engendrasses máquinas de sobrevivência para esses marginalizados que chegaram à ilha. Aos poucos foram se estabelecendo, construindo suas moradias em um contra fluxo da economia, que assume e ocupa qualquer espaço excluído da dinâmica oficial da cidade.

Quem não os queria por perto não se importou com sua permanência na ilha, presos pela ferrovia numa insula excluída da civilização. Era essa a coerência urbana, baseada em exclusão, mas ainda assim a ânsia de se negar essa existência fez com que a cidade construísse um muro que impedisse o encontro casual de olhares com esse povoamento. Acreditava-se que assim a paz seria instaurada no município. Mas, com o passar dos anos, os afogados começaram a crescer e se desenvolver enquanto povo, já não sendo mais possível ignorá-los.

O número de habitantes da ilha cresceu exponencialmente. Além das casas, se constituíram comércios e áreas de lazer. Um campo de futebol passou a chamar a atenção da cidade que a rodeava. Mesmo que a quadra tivesse sido feita nas mais precárias das condições, ainda assim oferecia o maior dos prazeres para os seus moradores, o que de certo modo apetecia os condomínios adjacentes, tornando a área irresistível para o município em transformação. Vendo ou imaginando o prazer que os afogados do Moinho tinham de habitar a sua ilha, a cidade, que já não tinha mais para onde expandir, reivindicou aquelas terras que outrora desprezara.

O território então transformou-se num campo de guerra. A cidade que já não queria mais evitar a ilha, mas dominá-la, incorporá-la a sua área, cinicamente exigia a demolição do muro que havia construído. Foram anos de conflito nutrido por incêndios e repressão à mão armada. Muitas foram as construções destruídas e vidas perdidas durante a batalha do Moinho. Ainda assim, os afogados se mostravam articulados politicamente e se esforçavam a resistir aos ataques.

Nesse meio tempo, numerosos investidores, atraídos pela possibilidade de expansão das edificações como prometido pela reestruturação urbana, se aliaram à cidade, que, por fim, conseguiu demolir o muro.



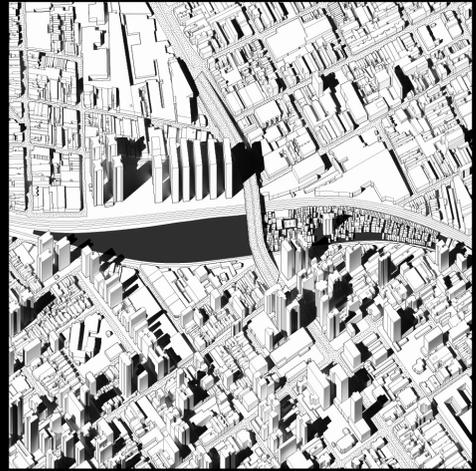
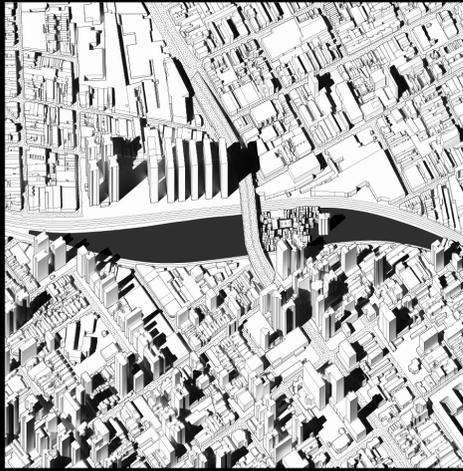
Durante um pequeno intervalo, a medida foi suficiente para silenciar os afogados. Após os primeiros acordos, a cidade se preparava para iniciar as construções dos investidores que a auxiliaram na batalha. Porém, na madrugada anterior ao início das obras, desembarcaram na ilha piratas que vinham de longe, compadecidos pela situação.

Estes homens que velejavam por cidades a procura de tesouros, aparentaram ser prestativos aos afogados, que, por sua vez, se mostravam astutos construtivamente e empenhados a se manterem no território. Eles então se uniram e, conforme a recomendação dos piratas, o povo da ilha trabalhou na edificação de um novo muro por toda a extensão do terreno, ou melhor, uma muralha, muito maior que a primeira, hermeticamente tão fechada que nem mesmo os ratos, que são comuns em áreas ferroviárias, pudessem ser capazes de adentrar. Era uma medida de proteção e defesa contra as lutas financiadas pela cidade, mas também simbolizava uma revanche que postulava a autonomia de seu povo, acostumado à marginalização.

A imponente construção atravessava o viaduto numa cota elevada que o encobria sem tocá-lo, mantendo-o apartado de qualquer contato com o Moinho. A travessia de um lado a outro da cidade se tornou um movimento na escuridão.

O novo muro era uma obra prima da arquitetura. Um monumento à técnica da edificação. O que antes se podia ver como um fragmento em isolamento, agora se intensificava como uma afiada faca de dois gumes que rasgava as fibras da cidade, aniquilando todo o seu traçado.

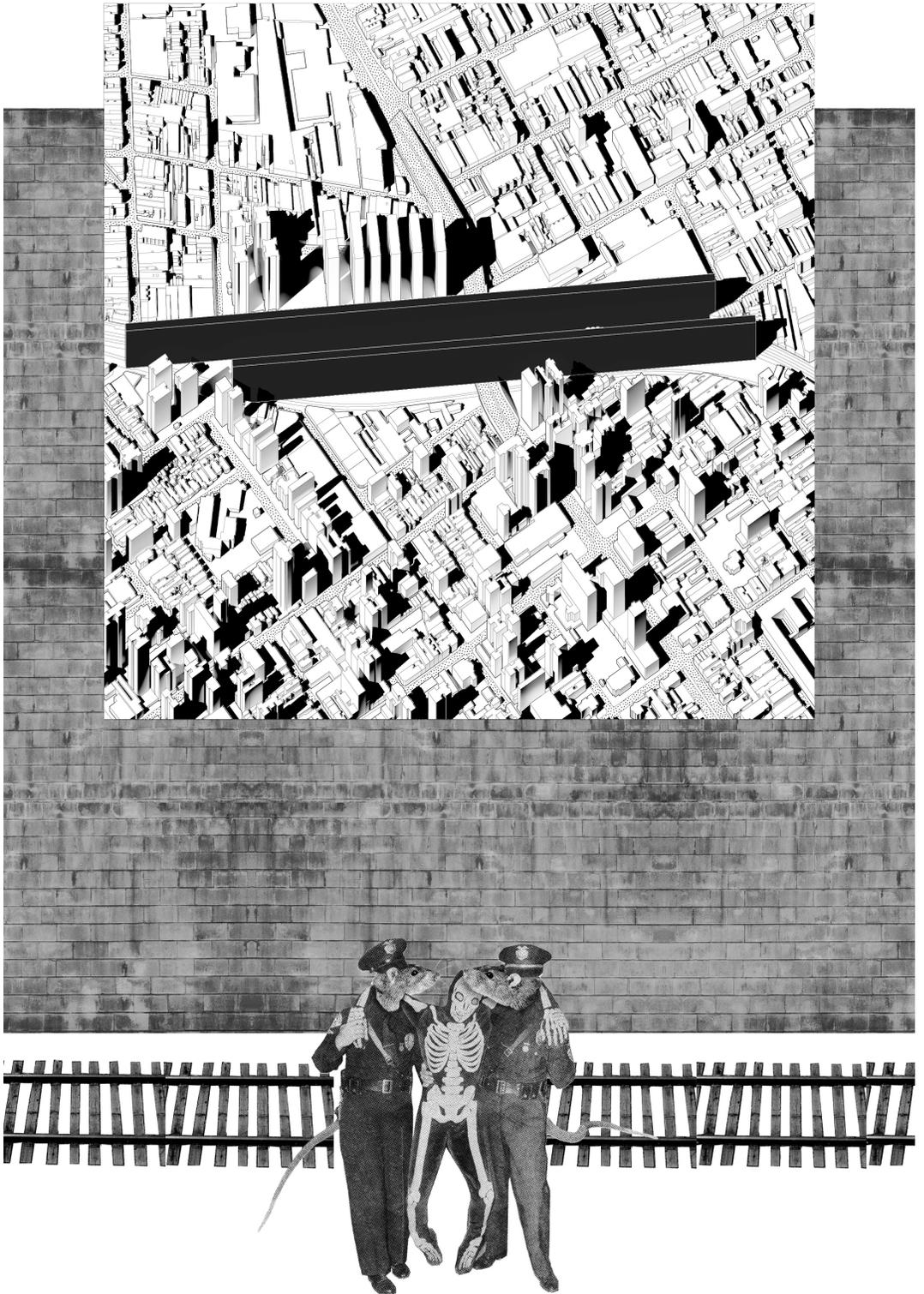
Como o bom aproveitamento dos espaços era habitual aos afogados, acostumados a transgredir os limites de usos impostos pela cidade, a infraestrutura do muro era híbrida, servindo também de habitação. Assim, unidades parasitas da recente edificação eram construídas conforme a necessidade de seu povo. Porém, concordando com a recomendação dos piratas, que previam a expansão dos habitantes da ilha, os afogados passaram a trabalhar cada vez mais em moradias adicionais com metragem quadrada cada vez menores, em razão do adensamento suposto.



Valorizando as edificações que, assim como eles, foram sempre desprezadas, os afogados do Moinho trataram o silo, essa estrutura remanescente do histórico industrial da ilha que resistiu aos ataques da cidade, como um monumento, e passaram então a trabalhar no seu restauro. Os piratas, que se admiraram quando compreenderam o potencial deste imponente edifício, disseram que devido ao passado laboral da construção, nada mais justo do que reutilizá-la com o mesmo destino, mas de acordo com os novos meios de produção. Então estes nômades dos mares passaram a investir massivamente no edifício adquirindo mesas de trabalho, computadores e outros equipamentos tecnológicos de última geração. Criaram área para palestras, salas de reunião, locais para descanso... tudo com possibilidade de ser utilizado em horários flexíveis. Um investimento que poderia gerar renda para os afogados, sem que fosse necessário sair da ilha para trabalhar.

As entradas da muralha eram feitas por elevadores que, instalados a cada cem metros, emulavam as quadras da cidade, mas elevavam a rua sobre os trilhos do trem, mesmo que entrar ou sair da ilha do Moinho, depois de certo tempo, havia se tornado praticamente desnecessário. Assim como os elevadores, equipamentos foram construídos no interior do território para o deleite de sua população, através do subsídio financeiro e consultoria desses visionários piratas.

Seguindo os investimentos dos piratas, o antigo campo de futebol ganhou uma cobertura. Novas áreas esportivas foram instaladas com piscinas, quadras, academia e pista de corrida. Também foram criados espaços destinados a serviços para suprir as necessidades da população. Creches, escolas e ambulatórios eram previstos nos projetos que pouco a pouco tomavam forma. Os comércios esporádicos do território se reformularam, seguindo os investimentos, como grandes espaços varejistas que atraíam o povo da cidade para compras na ilha. O Moinho aos poucos se estabelecia como uma cidade autossuficiente dentro da própria cidade que a rodeava.







Nesse momento histórico, todo mundo queria morar no Moinho. Não havia mais nada que não pudesse ser encontrado nesta ilha: cinema, museu, biblioteca, igreja, shopping center... e assim a cidade foi aos poucos sendo desocupada. Novos vazios, novas ruínas apareciam pelo desejo que despertava as recentes edificações. A cada empreendimento concluído, o Moinho se mostrava mais valorizado e a todo momento aparecia gente dos antigos bairros nobres da cidade disposta a pagar o preço que fosse para se morar neste célebre acontecimento urbano.

Os piratas — que desde a batalha do Moinho estiveram próximos da ilha tendo em vista sua possível valorização — a partir da construção do novo muro, clandestinamente passaram a comprar apartamentos no território. Alguns compatriotas, que logo de início venderam suas moradias, partiram para locais mais baratos, onde poderiam viver tempos de bonança. A Ilha do Moinho se desenvolveu como uma cidade dentro da cidade, durante esse período. No entanto, com o tempo, não se sabia mais quem dos afogados ainda vivia lá. Os que não haviam vendido seus apartamentos, a cada dia foram sentindo o peso esmagador desses novos empreendimentos que valorizavam o território e aumentavam o seu custo de vida, os forçando, voluntariamente, a se retirar para uma dessas recentes ruínas da cidade. Os piratas, no entanto — que independentemente de onde estivessem, todo mês desfrutavam da renda gerada de seus investimentos —, partiram em busca de novos tesouros por cidades ou fragmentos de ilha em ascensão.

A batalha do Moinho e a vinda de piratas. Fotos originais disponíveis em: <[www.visualizepicture.com/c/berlin-gdr\\_9NnMzGVlkyPsTMXvbY6toHgmCPK1iim2UKlzkZ6lFhQ/](http://www.visualizepicture.com/c/berlin-gdr_9NnMzGVlkyPsTMXvbY6toHgmCPK1iim2UKlzkZ6lFhQ/)>; <[br.pinterest.com/pin/386605949255720237/?lp=true](https://br.pinterest.com/pin/386605949255720237/?lp=true)>; <[www.adorocinema.com/filmes/filme-42414/fotos/detalhe/?cmediafile=20319710](http://www.adorocinema.com/filmes/filme-42414/fotos/detalhe/?cmediafile=20319710)>. Editadas pelo autor.

Ratos da variedade bípede e a construção de um novo muro. Foto original disponível em: <[i.pinimg.com/originals/6b/8d/75/6b8d759c25828640c2c48a6e9799f515.jpg](http://i.pinimg.com/originals/6b/8d/75/6b8d759c25828640c2c48a6e9799f515.jpg)>. Editada pelo autor.

Ilha do Moinho. Foto original de Nelson Kon. Editada pelo autor.

---

## REFERÊNCIAS

BANHAM, Reyner. **A Concrete Atlantis**: u.s. Industrial Building and European Modern Architecture, 1900-1925. 3. ed. Cambridge: MIT Press, 1989.

FÁBIO, André Cabette. As suspeitas de violência policial, os incêndios e as disputas na favela do Moinho. **Nexo Jornal**, jun. 2017. Disponível em: <[www.nexojournal.com.br/expresso/2017/06/30/As-suspeitas-de-violencia-policial-os-incendios-e-as-disputas-na-favela-do-Moinho](http://www.nexojournal.com.br/expresso/2017/06/30/As-suspeitas-de-violencia-policial-os-incendios-e-as-disputas-na-favela-do-Moinho)>. Acesso em: nov. 2019.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Intervenções urbanas: arte/cidade**. São Paulo: Editora Senac São Paulo/ Edições SESC SP, 2012.

PORTAL VITRUVIUS. **Concurso Nacional de Estudantes de Arquitetura e Urbanismo** — XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos. Seção Projetos, São Paulo, ano 03, n.034.02, out. 2003. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/03.034/2236](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/03.034/2236)>. Acesso em: maio 2019.

SOUZA, Carlos Leite de. **Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana**. 2002. Tese (Doutorado em Projeto de Arquitetura e Urbanismo) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

TSCHUMI, Bernard. *Arquitetura e limites I* (1980). In:

NESBITT, Kate. **Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2013. p.172-176.

---

## SOBRE O AUTOR

Arquiteto e urbanista graduado pela Escola da Cidade em 2019.

[brenofelisbino@icloud.com](mailto:brenofelisbino@icloud.com)

---

## CRÉDITO DAS IMAGENS

Ilha ferroviária do Moinho Central. Foto original de Nelson Kon editada pelo autor.

Vivência no Moinho. Foto original disponível em: <[www.mmbb.com.br/projects/view/56](http://www.mmbb.com.br/projects/view/56)>. Editada pelo autor.

Os afogados da metrópole. Fotos originais disponíveis em: <[www.arquiamigos.org.br/foto/images/12/1244.jpg](http://www.arquiamigos.org.br/foto/images/12/1244.jpg)>; <[www.mmbb.com.br/projects/view/56](http://www.mmbb.com.br/projects/view/56)>; <[www.thewhitereview.org/reviews/martha-rosler-irrespective/](http://www.thewhitereview.org/reviews/martha-rosler-irrespective/)>; <[www.dunavmost.com/movini/uchen-otkriha-nachin-ranite-da-zarastvat-bez-belezi](http://www.dunavmost.com/movini/uchen-otkriha-nachin-ranite-da-zarastvat-bez-belezi)>; <[www.radio.wosu.org/post/Obama-administration-ends-refugee-policy-favored-cubans#stream/0](http://www.radio.wosu.org/post/Obama-administration-ends-refugee-policy-favored-cubans#stream/0)>. Editadas pelo autor.

Máquinas de sobrevivência dos afogados. Foto original disponível em: <[www.arquiamigos.org.br/foto/images/12/1241.jpg](http://www.arquiamigos.org.br/foto/images/12/1241.jpg)>. Editada pelo autor.