UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE.

ESPAÇO CULTURAL E DE LAZER“EZEQUIEL BAMBINI” MARÍLIA-SP.

BRUNO F. B. PAREDES
ORIENTADOR: PROF. ALFREDO NOGUEIRA

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO APRESENTADO AO DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO, URBANISMO E AMBIENTE PARA A OBTENÇÃO DO TÍTULO DE BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO.

PRESIDENTE PRUDENTE
2017

AOS MEUS PAIS, ANTES DE TUDO, POR ME DAREM A OPORTUNIDADE DE VIVER E EXPERIMENTAR O QUE A VIDA HÁ DE OFERECER. A DEUS, E MEU ANJO DA GUARDA, QUE ESTIVERAM SEMPRE COMIGO, MESMO EM NOITES NÃO DORMIDAS. A MINHA IRMÃ, MINHA GRANDE MELHOR AMIGA. E AS PESSOAS QUE PASSARAM POR MIM DURANTE A GRADUAÇÃO, QUE EMBORA NÃO SAIBAM, FAZEM PARTE DO FINAL DE MAIS UM CICLO QUE SE FECHA, ENQUANTO OUTRO SE INICIA.

DEDICO ESTE TRABALHO AS PESSOAS ESPECIAIS, QUE SÃO AS MAIORES INFLUÊNCIAS QUE TENHO. E ME ORGULHO MUITO DISTO. AOS MEUS PAIS PRIMEIRAMENTE, FERNANDO, MEU GRANDE MESTRE, QUE ME APOIOU, MESMO NOS MOMENTOS DIFÍCEIS. A MINHA MÃE, SUSANE, QUE ME AMA INCONDICIONALMENTE, E SEMPRE ME APOIOU NAS DECISÕES, E POSSUI UM CORAÇÃO ENORME. E A MINHA IRMÃ, MAITÊ, MINHA COMPANHEIRA, AMIGA E CONSELHEIRA.

DEDICO AOS MEUS AVÓS MATERNOS, JURANDIR E ALDANY BUGHI. SÃO PARTES DE MIM, LIGADOS AS MEMÓRIAS INCRÍVEIS QUE PASSEI NAQUELA "CASA DE VÓ" EM MARINGÁ. AOS SORRISOS E ABRAÇOS QUE RECEBI E QUE GUARDO COM MUITO CARINHO. AOS MEUS AVÓS PATERNOS, FERNANDO E IZAURA, GRANDES PESSOAS, QUE ME ENSINARAM A SIMPLICIDADE DE VIVER, TRABALHAR, CUIDAR E SER FAMÍLIA. ESSE LEGADO É O QUE ME MOTIVOU A CONTINUAR.

AOS MEUS AMIGOS DE MARÍLIA, AQUELES DE INFÂNCIA, AOS QUAIS CAMINHOS DIFERENTES A VIDA LEVOU, EMBORA MUITO DE MIM HÁ NELES E MUITO DELES HÁ EM MIM. AOS DE HOJE, O MEU MUITO OBRIGADO. CARINHO ESPECIAL A KARLA THAMIRIES BARROS, MINHA GRANDE AMIGA DE TODAS AS HORAS. A NEUZA, OU QUERIDA "DONA NEUZA" POR SER MÃE QUANDO PRECISEI DE ACONCHEGO.

AS MINHAS DUAS TIAS PREFERIDAS, DE LÁ E DE CÁ, SILVANA E GISELE. TENHO MUITA SORTE DE TÊ-LAS COMO REFERÊNCIA PARA A VIDA TODA.

A UNESP, POR ABRIR AS PORTAS, POR ENSINAR, POR AJUSTAR O MEU OLHAR. PELO AUXÍLIO EM ME TRANSFORMAR EM UM HOMEM ADULTO.

AO MEU ORIENTADOR ALFREDO RAMOS, TODA ADMIRAÇÃO E GRATIFICAÇÃO POR ESTAR COMIGO, E CONFIAR NO MEU TRABALHO.

"(...) PORQUE POR TODOS OS LUGARES QUE PASSAMOS, DEIXAMOS RESTÍCIOS.
ELES NUNCA VÃO DESAPARECER. NÓS ESTAMOS POR AQUI.
E QUANDO A CHUVA FICA FORTE, É ÓTIMO, ELA PODE NOS LAVAR.
NUNCA VAMOS DESAPARECER..."
(VALESKA STEINER, 2015)

RESUMO

A LÓGICA DE CRESCIMENTO DAS CIDADES, SEJAM ELAS DE PEQUENO, MÉDIO OU GRANDE PORTE ACONTECE DE FORMA DESORDENADA, PRECÁRIA E DESOLENTE. ESSA REALIDADE DESCONSIDERA AS PREEXISTÊNCIAS E CRIA VERDADEIROS VAZIOS URBANOS, ÁREAS DETERIORADAS E ABANDONADAS. ALÉM DE CARREGAR O PRÓPRIO EMBLEMA DE OBSOLESCÊNCIA, ESTES ESPAÇOS CONTRIBUEM PARA A DESVALORIZAÇÃO DOS TERRITÓRIOS LOCALIZADOS NOS CENTROS URBANOS. AS ÁREAS CENTRAIS NOS CONTAM, ATRAVÉS DA PRODUÇÃO ARQUITETÔNICA, A HISTÓRIA DE FORMAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E, NA MEDIDA EM QUE O PROCESSO DE EXPANSÃO DO TECIDO URBANO OCORRE, LÓGICA PRÓPRIA DO CRESCIMENTO DAS CIDADES, SE INSISTE EM PASSAR POR CIMA DE MEMÓRIA E TRATAR COM DESDÉM O QUE JÁ FOI NO PASSADO PEÇA FUNDAMENTAL PARA SURGIMENTO E CONSOLIDAÇÃO DO TERRITÓRIO EDIFICADO.

ESTES VERDADEIROS VAZIOS URBANOS, E AGORA NOS REFERIMOS EXCLUSIVAMENTE AS ÁREAS ADJACENTES À LINHA FÉRREA, POSSUEM UMA VINCULAÇÃO COM O PASSADO, E NÃO REESTABELECEM ESTA MESMA LIGAÇÃO COM O PRESENTE. ENTENDENDO A CIDADE COMO UM TERRITÓRIO INTERTEMPORAL, E PORTANTO SOBRE UMA ÓPTICA QUE REVELA UMA SOBREPOSIÇÃO DE CONTEXTOS SOCIOESPACIAIS, É NECESSÁRIO QUE HAJA UMA RECUPERAÇÃO DOS TERRITÓRIOS INFORMAIS AO LONGO DA CICATRIZ URBANA, A LINHA FÉRREA, QUE É PRESENTE EM CIDADES MÉDIAS, COMO MARÍLIA.

O PRESENTE TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO BUSCA UM OLHAR SENSÍVEL SOBRE OBSOLESCÊNCIA E ABANDONO, BUSCANDO TRAZER A DISCUSSÃO CONTEMPORÂNEA, EMBLEMAS RELACIONADOS AO ABANDONO E DESCASO DE PARTE FUNDAMENTAL NO ENTENDIMENTO DAS CIDADES. NÃO HÁ SOLUÇÕES CONSIDERADAS CERTAS OU ERRADAS, MAS POSSIBILIDADES COERENTES OU INCAPAZES DE ABRIGAR NOVOS USOS E OCUPAÇÕES OS QUAIS OS TERRITÓRIOS ESTÃO, DE MODO MUTÁVEL, SUJEITOS.

SUMÁRIO

Ao cenário inicial, antes da cidade, o café. ..09

Ensaios de um Progresso e Modernidade: arte de arranhar o céu, mania de destruir memória. ..22

Sobre todos os planos, a cidade em primeiro ..50.

Ajuste de lente focal: estrategia de ação projetual ..75

Referências Bibliográficas ..103

APRESENTAÇÃO...



Figura 01: Galpão Ferroviário localizado na
av. Sampaio Vidal e foco de nosso estudo.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.

A fundação de muitas cidades do interior paulista, como Marília, estão intimamente ligadas ao transporte ferroviário. Os primeiros relatos deste processo estão materializados em suas primeiras edificações, concentradas as margens da linha férrea e que eram abrigo e suporte ao transporte de produtos locais, carros-chefe da economia destas cidades. Estamos falando aqui prioritariamente do transporte cafeeiro.

A partir da industrialização, constituindo mudanças que não se iniciam no Brasil, mas que logo toma corpo no país, ocorrem alterações sociais, políticas e econômicas, que criam realidades socioespaciais diferentes das anteriormente existenes, com a consolidação do maior número de pessoas vivendo nas cidades, caracterizando a chamada transição rural-urbana ou êxodo rural.

Este processo, que constrói não só edifícios que arranham os céus e aumentam possibilidades, acaba por destruir ou descaracterizar parte importante das cidades, que nos ajudam a contar a sua história, e portanto são tão importantes, consideradas grandes patrimônios culturais. A desvalorização de grandes áreas do centro urbano, caso específico do processo mencionado anteriormente, é acompanhada atualmente de uma tentativa, ainda que tímida e mascarada, de recuperação destes espaços, que já foram os mais importantes para que as cidades se tornassem o que hoje são.

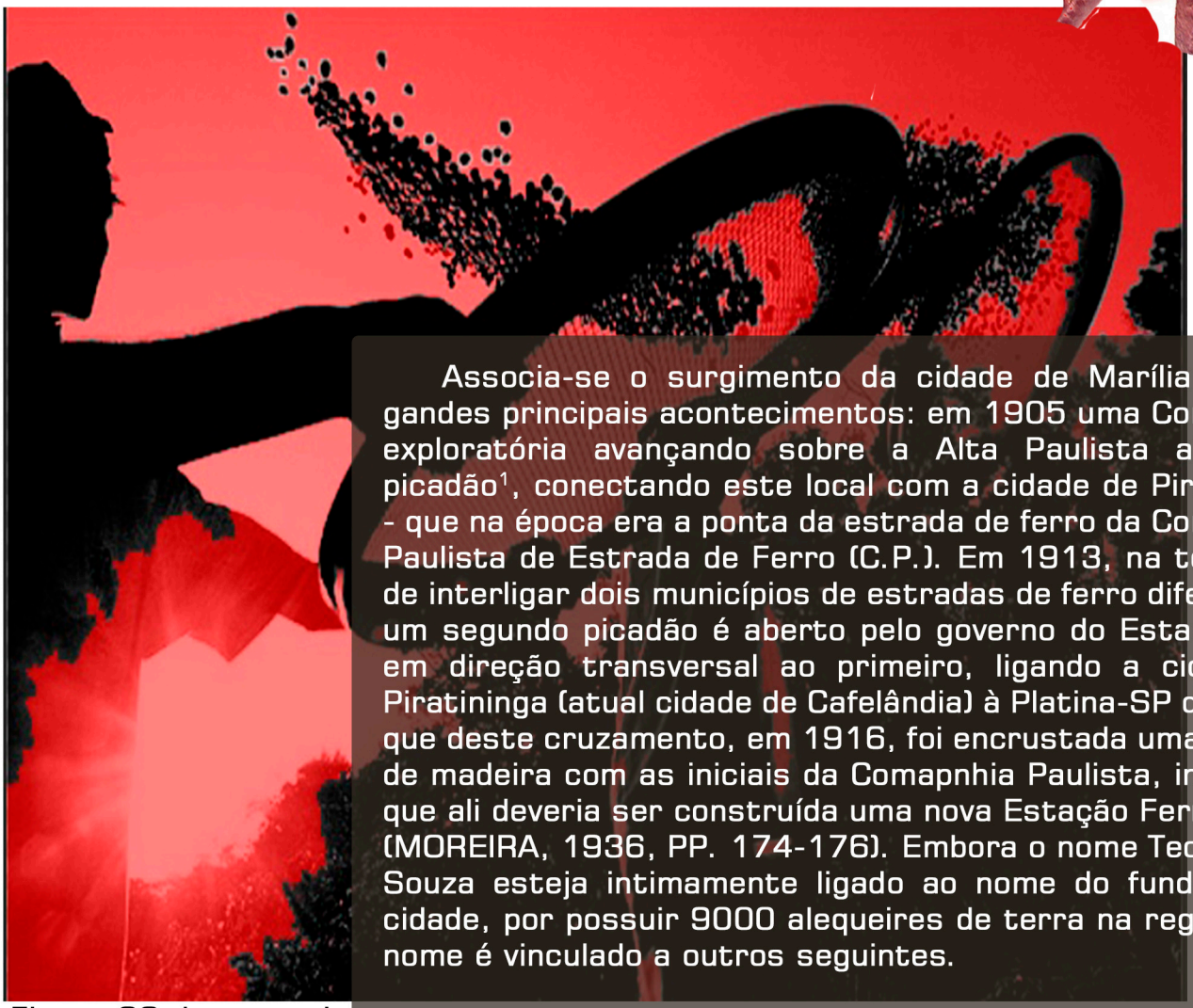
O presente trabalho final de graduação busca a revalorização de um equipamento localizado a beira da linha férrea, construído nos primeiros anos de formação da cidade, buscando sua vinculação com o cotidiano, e com as novas realidades urbanas. Pretende-se, a partir de uma leitura sensível, unificar os novos, antigos e atuais usos e ocupações deste edifício a realidade existente, de modo a valorizar a história do município.

Figura 02: Marco da Estação Ferroviária de Marília. Av. Sampaio Vidal.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.

Ao cenário inicial, antes da cidade..



...o café..



Associa-se o surgimento da cidade de Marília a três gandes principais acontecimentos: em 1905 uma Comapnhia exploratória avançando sobre a Alta Paulista abre um picadão[1], conectando este local com a cidade de Piratininga - que na época era a ponta da estrada de ferro da Comapnhia Paulista de Estrada de Ferro (C.P.). Em 1913, na tentativa de interligar dois municípios de estradas de ferro diferentes, um segundo picadão é aberto pelo governo do Estado, mas em direção transversal ao primeiro, ligando a cidade de Piratininga (atual cidade de Cafelândia) à Platina-SP de forma que deste cruzamento, em 1916, foi encrustada uma estaca de madeira com as iniciais da Comapnhia Paulista, indicando que ali deveria ser construída uma nova Estação Ferroviária. (MOREIRA, 1936, PP. 174-176). Embora o nome Teodoro de Souza esteja intimamente ligado ao nome do fundador da cidade, por possuir 9000 alequeires de terra na região, seu nome é vinculado a outros seguintes.

Figura 03: Lavoura de café. Fonte: Arquivo pessoal do autor.

[1]picadão é o termo utilizado na época para designar estradas de ferro.



Figura 04 - Estaca de Madeira cravada, ao que seria o ponto onde Marília surge.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.



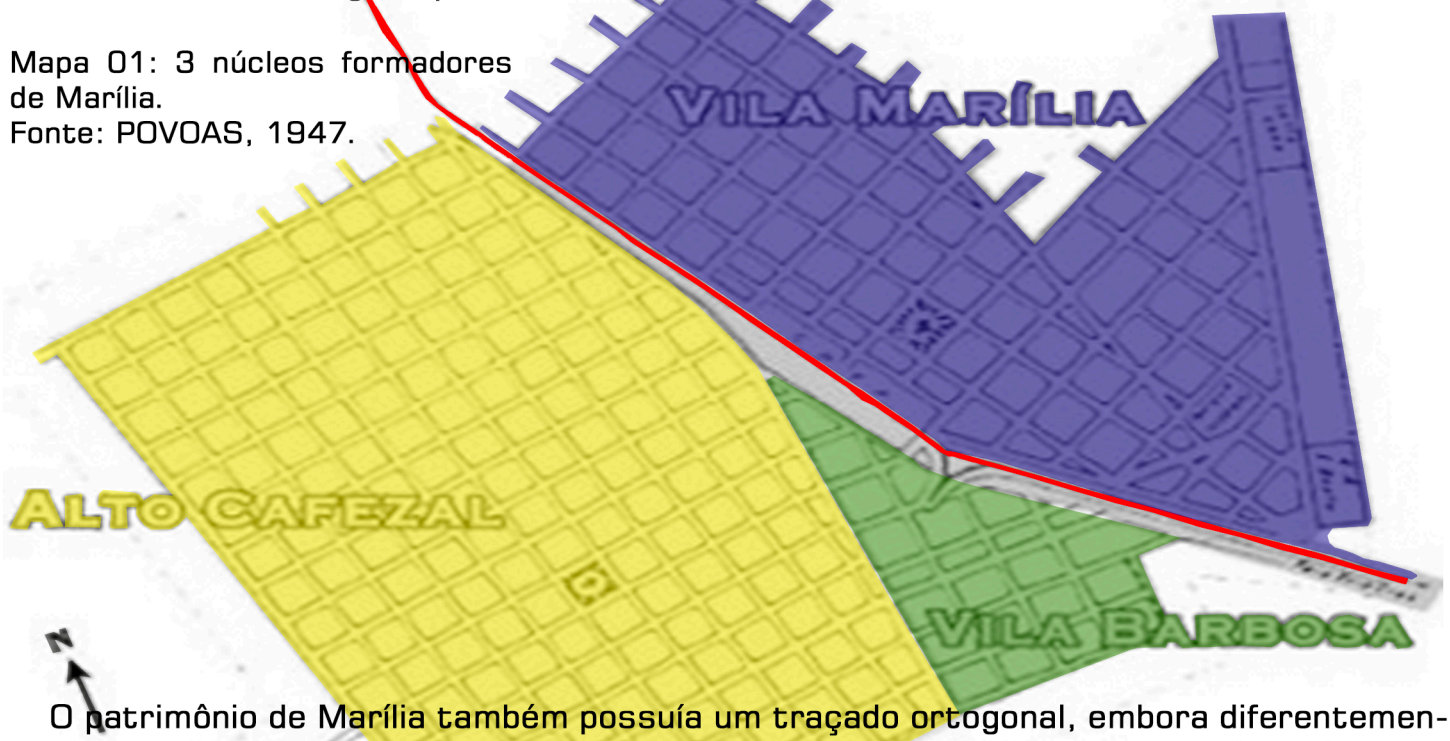
Figura 05: Antônio Pereira da Silva, dono de grandes terras no território onde hoje é Marília.

A promessa da chegada de uma estrada de ferro pelo local juntamente com o trêm, atraiu investidores que pasaram a comprar alguns alqueires daquelas terras, já devidamente parceladas em porções menores pelos irmãos Piedade para comercialização. (LARA, 1991, p. 123.). Entre os principais nomes se destacam o Major Elizário Camargo Barbosa e Antônio Pereira da Silva, que adquiriu 53 alqueires em 1923. No ano decorrente, a gleba adquirida por Antônio Pereira recebeu um primeiro traçado urbano, proposto pelo engenheiro Frederick Smith, em forma de malha contemplando 28 ruas: 11 no sentido norte-sul e 17 no sentido leste oeste cruzando as primeiras.

O local foi dotado da primeira praça da cidade, a Praça Santo Antônio - englobando a primeira capela da cidade, a capela de Santo Antônio, que, embora tenha passado por processos de reforma, se mantém até os dias atuais.

Neste território foram construídas as primeiras cadas, uma farmácia e um hotel, constituindo o primeiro núcleo urbano da cidade. (MOREIRA, 1936. p. 16.)

Os 3 núcleos que formavam a atual cidade de Marília naquele momento, recebiam seus nomes em homenagem aos seus principais proprietários, o núcleo de Alto Cafezal, já referenciado, o núcleo de Vila Barbosa – de antiga posse do Major Elizário Camargo Barbosa, e futura propriedade de Galdino Alfredo de Almeida, e o núcleo denominado Marília, pertencente a Bento de Abreu Sampaio Vidal. No patrimônio pertencente a Galdino já existiam algumas pequenas casas e um traçado ortogonal com lotes prontos para comercialização, e no patrimônio de Bento de Abreu estava ainda em preparação de arruamento, encarregado pelo [illegible]heiro Durval de Menezes.



Mapa 01: 3 núcleos formadores de Marília.
Fonte: POVOAS, 1947.

O patrimônio de Marília também possuía um traçado ortogonal, embora diferentemente dos outros núcleos, já admitia em sua concepção áreas destinadas a linha férrea e sua estação ferroviária e esplanada, além de seu desenho contemplar uma área destinada a construção de uma igreja: duas quadras, separadas por um arruamento, da qual uma delas, destinada a praça Maria Izabel com caminhos destinados aos pedestres em forma de teia e no centro a instalação de uma fonte, em frente a quadra onde se implantaria a catedral, conhecida como catedral de São Bento.



Quando a linha férrea finalmente foi inaugurada, se deu em 24 de dezembro de 1928, pela lei estadual 2.320, já com seus três núcleos mesclados, a fusão oficial dos patrimônios a município de Marília, embora sua unificação oficial seja em 4 de Abril de 1929, data em que se comemora seu aniversário.

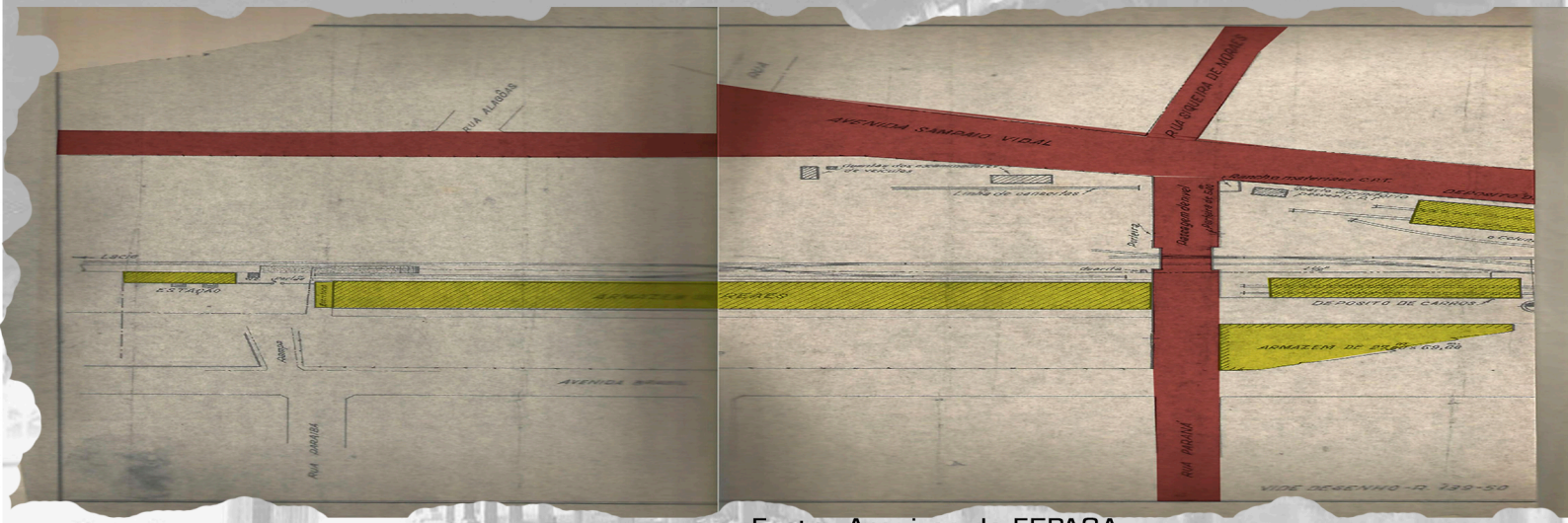
Apesar dessa confluência existente, a linha férrea ainda significa uma barreira física na malha urbana da cidade, que separa os antigos núcleos de Marília de um lado aos de Vila Barbosa e Alto Cafezal do outro.

Figura 06: Primeiro trêm de cargas da cidade.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.

Para que o transporte ferroviário fosse viável, todo o aparato técnico e construtivo a ferrovia foi criado em contiguidade a linha. Em 1928 inaugurou-se a Estação de trem e com ela os galpões que subsidiavam a produção de café, além da instalação de moradia aos seus funcionários. Todas elas localizadas na Avenida 10 de novembro, atual Avenida Sampaio Vidal - principal da cidade. Dentre os galpões existentes, três deles são destacados por sua localização no perímetro central do município[2], eram garagem de locomotivas a vapor e armazém-oficina para depósito de areia com um cômodo anexo para serviços aos funcionários. Do outro lado da avenida, novo galpão com metragem quadrada parecida ao primeiro, servia também de garagem as locomotivas, sendo utilizado posteriormente para o embarque e desembarque de passageiros. Em sua sequência um quinto galpão, com função de armazenamento de produtos cafeeiros se localizava onde hoje é a Avenida Paraná. A materialidade dos galpões, misto de alvenaria de tijolos e madeira ou apenas madeira e das primeiras residências em sua maioria em madeira, revelam um pouco das técnicas construtivas a que se tinha contato na época. A frente da estação se encontravam nove casas, as quais tinham tamanhos diferenciados, seguindo uma hierarquia tal que as maiores eram destinadas aos funcionários de maior importância, e as menores aos de menor importância.

[2] Na década de 30, as principais avenidas consolidadas e pavimentadas da cidade de Marília, eram as atuais avenidas Coronel Galdino, avenida Rio Branco, avenida Sampaio Vidal e atual avenida Paraná.

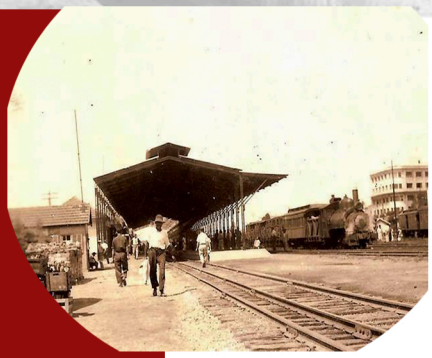
Figura 07: Mapa contendo a principal avenida de Marília, Sampaio Vidal, os galpões e a Estação ferroviária.



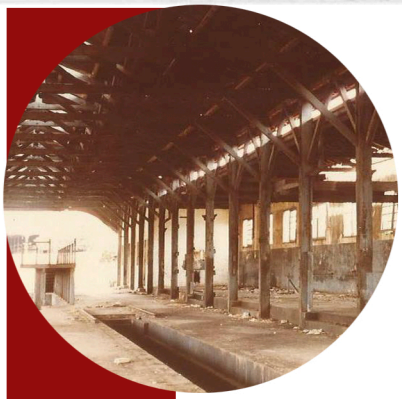
Fonte: Arquivos da FEPASA.



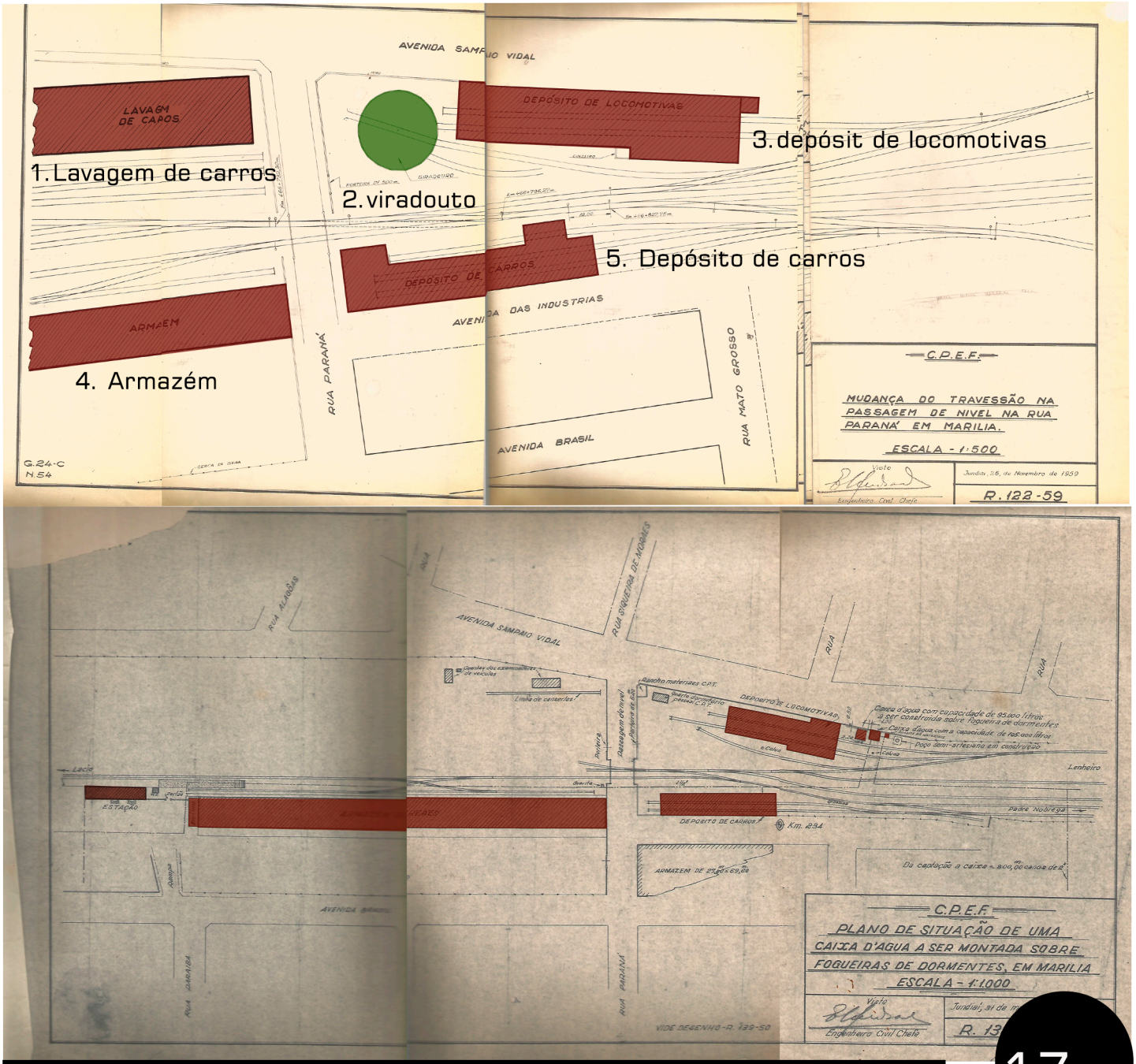
Estaçãp Ferroviária



Lavagem de Máquinas a vapor



Depósito d Locomotivas



Figuras 08 e 09 :Planta (1950 e 1959) locando a estrutura ferroviária.

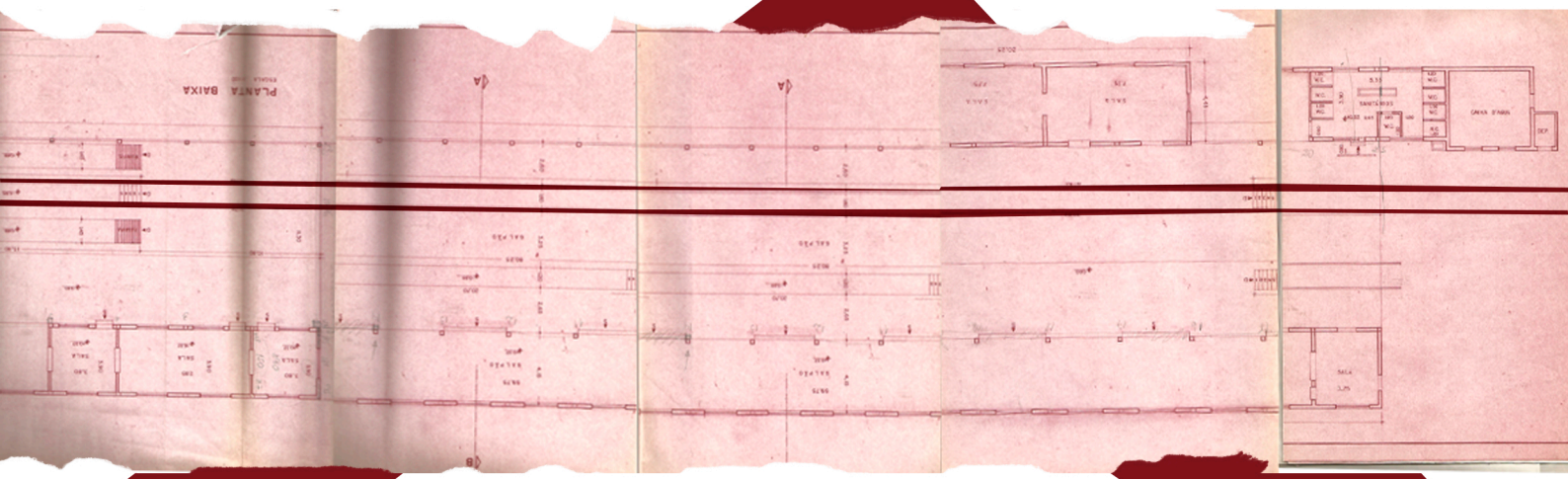


Figura 10: Planta do Galpão de depósito de locomotivas
Fonte: acervo do autor.

Alguns importantes fatos relatados por imagens, revelam um cenário bastante peculiar na cidade com o surgimento do convívio entre os primeiros habitantes que se davam para além da feira livre, instalada no final da década de 20, o comércio que foi implantado pela Cia Paulista que beneficiava seus funcionários e associados, onde um comboio de vagões-armazéns carregado de produtos "secos e molhados" vindos diretamente do porto de Santos, passava mensalmente nas estações das diferentes cidades.

O trêm, que vinha da região de Piratininga, chegava na cidade de Marília, que ainda possuía poucas avenidas, atravessava a av. 10 de novembro, até a Estação ferroviária, para descida de passageiros e cargas, e iniciava novamente seu trajeto em linha reta, iniciando paradas eventuais nos galpões de oficinas de reparo e garagem, por cima da passagem de nível existente na atual av. Paraná, dando sequência ao trajeto em direção a cidade de Cafelândia (POVOAS, 1947. Pag. 74)

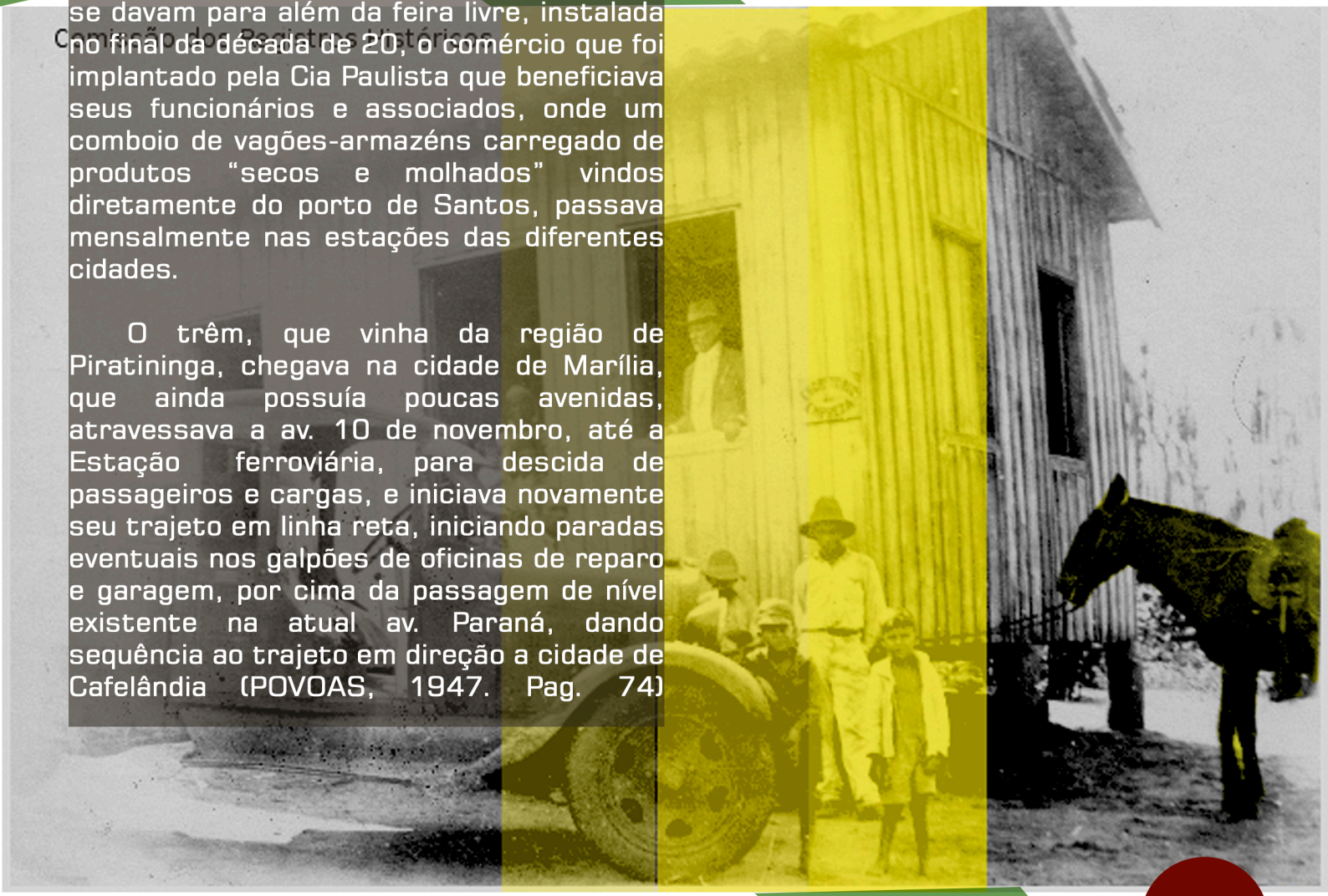


Figura 11: Imagem de uma das primeiras residências da cidade, em estacas de madeira. Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.



Figura 12: Imagem dos primeiros transportes de café e cargas na cidade de Marília. Ao lado dos trêns, os galpões de subsídio a produção cafeeira, 1929. Fonte: Comissão de Registros Históricos de Maríla.

A produção e exportação de café iam aos poucos, dando subsídio para a criação dos primeiros equipamentos públicos e essenciais a vivência. Neste primeiro período compreendido entre os anos de 1928 e 1940, que surgem na cidade as primeiras escolas municipais com verbas até então vindas do estado de São Paulo. Eram chamadas de "grupos" escolares. Para dar apoio literário aos estudantes, é implantada ao lado do Grupo Escolar, a primeira biblioteca municipal da cidade, em 1930, contando ainda com poucos exemplares. (MOREIRA, 1936. P.78).

Juntamente as escolas, temos a instalação do primeiro Hospital de Marília "Santa Casa" com terreno doado por Bento de Abreu Sampaio Vidal. Da mesma forma os equipamentos culturais começaram a surgir, como a instalação do Cine Municipal (1930)[3] , Cine São Luiz (1930), Cine Teatro São Bento (1929), para exibições de películas, graças aos trabalhos das Associações Culturais, que foram sendo desenvolvidas, como a "Sociedade Marililandia" localizada na avenida 9 de Julho, fundada na década de 30, além do Grill Room Guarany, localizado na av. Bonfim – espaço destinado a dança de bailarinos e bailarinas, que vinham da metrópole paulista. (POVOAS, 1947, pag. 82).

Figura 13: Primeiro Grupo em Marília, 1930.

Fonte: Comissçao de Registros Históricos de Marília



cinema

cidade

comércio

encontro

Figuras 14: A esquerda cinema São Luiz, localizado na av.9 de Julho. A direita, comércio pioneiro na av. Sampaio Vidal.



Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.

pessoas

Mapa 02 Mapa do Município de Marília após loteamento da



A convivência e relação entre os citadinos da época em questão eram baseado nas relações comércio-transporte cafeeiro e se davam primeiramente as margens da linha ferroviária, entre os pátios e garagens, e comércios nas feiras livres, posteriormente, nas primeiras quatro praças da cidade[4] , e em seguida nas edificações, em sua maioria luxuosa de exibições de películas.

A chegada da linha do trêm juntamente com a emancipação da cidade atraiu migrantes e imigrantes nacionais e estrangeiros – japoneses, sírios, portugueses e espanhóis, dentre outros – gerando a necessidade da construção de novas residências e novos loteamentos. Diminuem as áreas de plantio na cidade, aumentando os loteamentos, que são rapidamente vendidos.

Fonte: POVOAS, pag. 126

[3]Por inciativa do Sr. José Giontelli foi construído em 1930 o prédio destinado a esta "casa de diversões". Sua inauguração oficial se deu em 7 de maio de 1930 com a exibição da película "Arca de Noé".(POVOAS,1947. Pag. 70)

[4]O cine Marília, inaugurado em 1940 na av. 10 de Novembro e tinha como detenção a empresa teatral Peduti. Funcionou em um prédio luxuoso, até então um dos mais modernos da capital. Sua lotação ultrapassava 1600 pessoas. (POVOAS, 1947. Pag. 71)

[5]As primeiras 4 praças da cidade de Marília, se localizavam na área urbana central: Praça Saturnino de Brito, em frente a atual sede da prefeitura, a praça Maria izabel, localizada a frente da Igreja São Bento, a praça Santo Antônio, localizada a frente da Igreja Santo Antônio e a praça da Bandeira localizada em frente ao Ginásio do Estado. (POVOAS, 1947 pag. 101)

Progresso e modernidade: arte de arranhar o céu, mania de destruir memória.





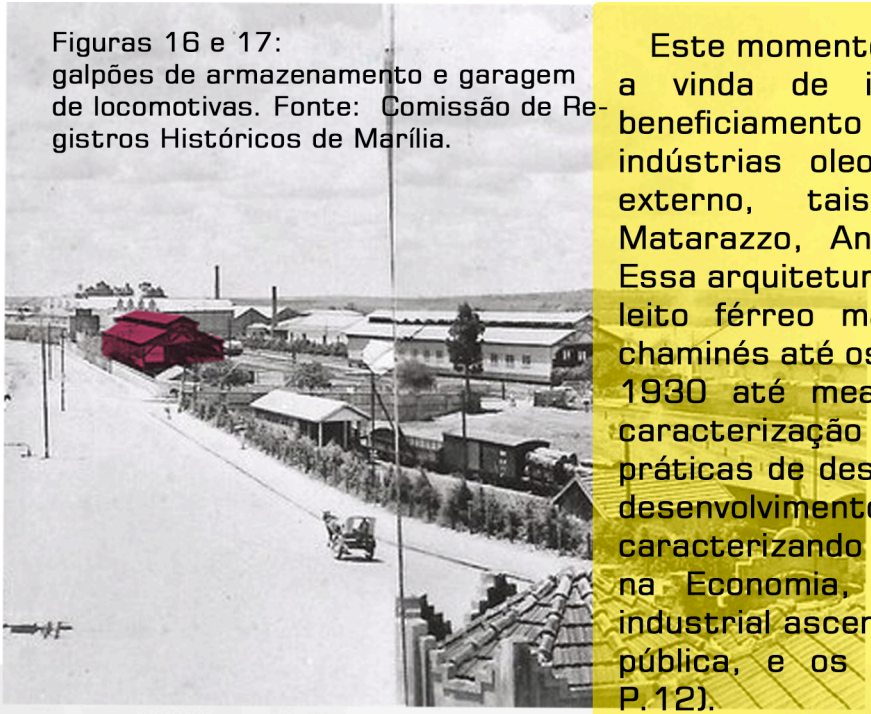
Devido ao grande sucesso comercial do café na cidade de Marília, os efeitos da crise mundial de 1929 foram sentidos tardiamente por estas terras, apenas em meados de 1930 é que os efeitos foram nocivos, com o processo de substituição do café por algodão. A partir da década de 1930 em âmbito nacional, pesados esforços para a industrialização do país foram realizados, e esse processo se estendeu inclusive para as cidades do interior paulista.

Figura 15: Indústrias Matarazzo, Av. Castro Alves. Fonte:Comissão de Registros Históricos de Marília

A prosperidade econômica atraiu investidores com as chamadas "casas bancárias" que resolviam financiar as atividades agrícolas locais e regionais[6].

[6] O caso mais emblemático deste processo, foi a criação da casa Bancária Almeida, atual Banco Bradesco, inaugurada em 10 de março de 1943. (MELAZZO, 2012. Pag. 173).

Figuras 16 e 17:
galpões de armazenamento e garagem de locomotivas. Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.



Este momento político e econômico proporcionou a vinda de indústrias de processamento e beneficiamento do algodão, além de outras indústrias oleoginosas, provenientes do capital externo, tais como: Indústrias Francisco Matarazzo, Anderson-Clayton, SANBRA e Zillo. Essa arquitetura industrial, em contiguidade com o leito férreo marca a paisagem com sua altas chaminés até os dias atuais. Do início da década de 1930 até meados da década de 50, temos a caracterização de um Estado populista com práticas de desenvolvimento nacional atreladas ao desenvolvimento industrial brasileiro, caracterizando a presença forte desta instituição na Economia, onde surgem a nova burguesia industrial ascendente, a nova classe da burocracia pública, e os trabalhadores. (BRESSER, 1990. P.12).

Surgem os sindicatos dos trabalhadores no Estado de São Paulo, visando a consolidação do sistema industrial e seus beneficiamentos e direitos reservados aos operários. Os efeitos do início da industrialização provocaram uma rápida aceleração do crescimento populacional, tendo um grande salto na quantidade de habitantes e trabalhadores, resultando em uma alta de 28% de trabalhadores concentrada no setor terciário da economia[7] na cidade. (FIBRAE, 1984.)

[7]Dados retirados do livro "A industrialização do Oeste Paulista: o caso de Marília, 1994. Pag. 211)

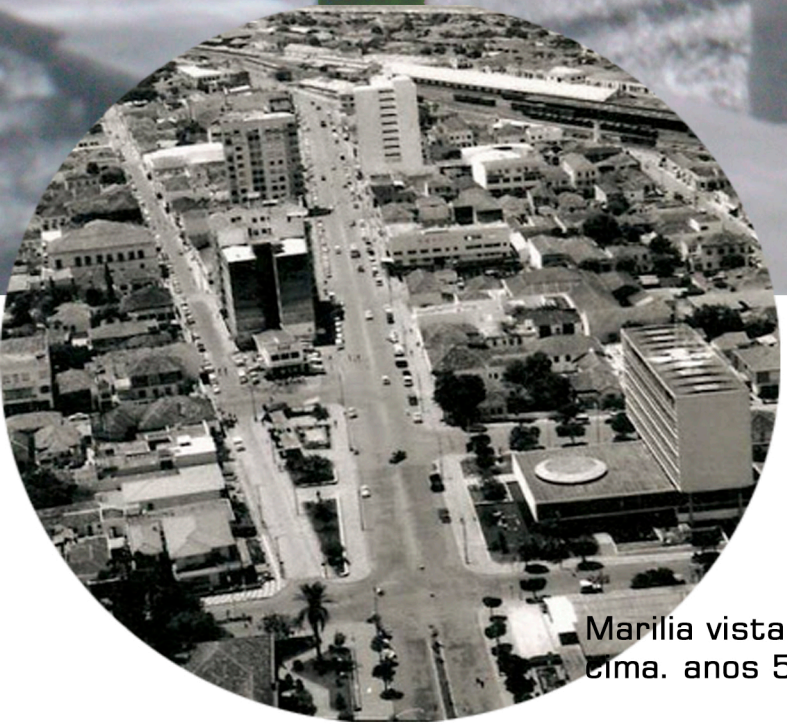
O processo de industrialização do Estado de São-Paulo, incluindo Marília, estava contextualizado em um panorama histórico maior, que incluía a modernização do país frente a industrialização precoce de outros países europeus e norte americanos.

O novo ciclo, e nova camada - termo que se refere a sobreposição de um período a outro - relacionada a indústria é acompanhada de mudanças na paisagem da cidade: grandes espaços vazios são transformados em espaços edificados, grandes estradas de terra transformadas em avenidas pavimentadas em asfalto ou pedras petit-pavê (POVOAS, 1947. Pag. 114)



Figura 18: algumas das avenidas que mostram relatos de um passado não muito distante.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília

Figura 19: Parque Monteiro Lobato.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.



Marilia vista de cima. anos 50.

O novo ciclo, e nova camada - termo que se refere a sobreposição de um período a outro - relacionada a indústria é acompanhada de mudanças na paisagem da cidade: grandes espaços vazios são transformados em espaços edificados, grandes estradas de terra transformadas em avenidas pavimentadas em asfalto ou pedras petit-pavê (POVOAS, 1947. Pag. 114).

Este processo contribue para que ofertas de equipamentos culturais passem a existir e colaborem com o convívio social entre os citadinos. Entre as décadas de 50 a 80 o crescimento da cidade, desenho e infraestrutura, é evidente. Marília já era uma cidade urbanizada, com consolidação de grandes avenidas e seu o centro urbano, dotado de equipamentos de saúde, muitas residências e alguns edifícios arranhando o céu, praças e área verde ilustrada com seu Bosque Municipal inaugurado em setembro de 1974.

Figura 21: Edifício Marília em construção, 1963. Av. Sampaio Vidal
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

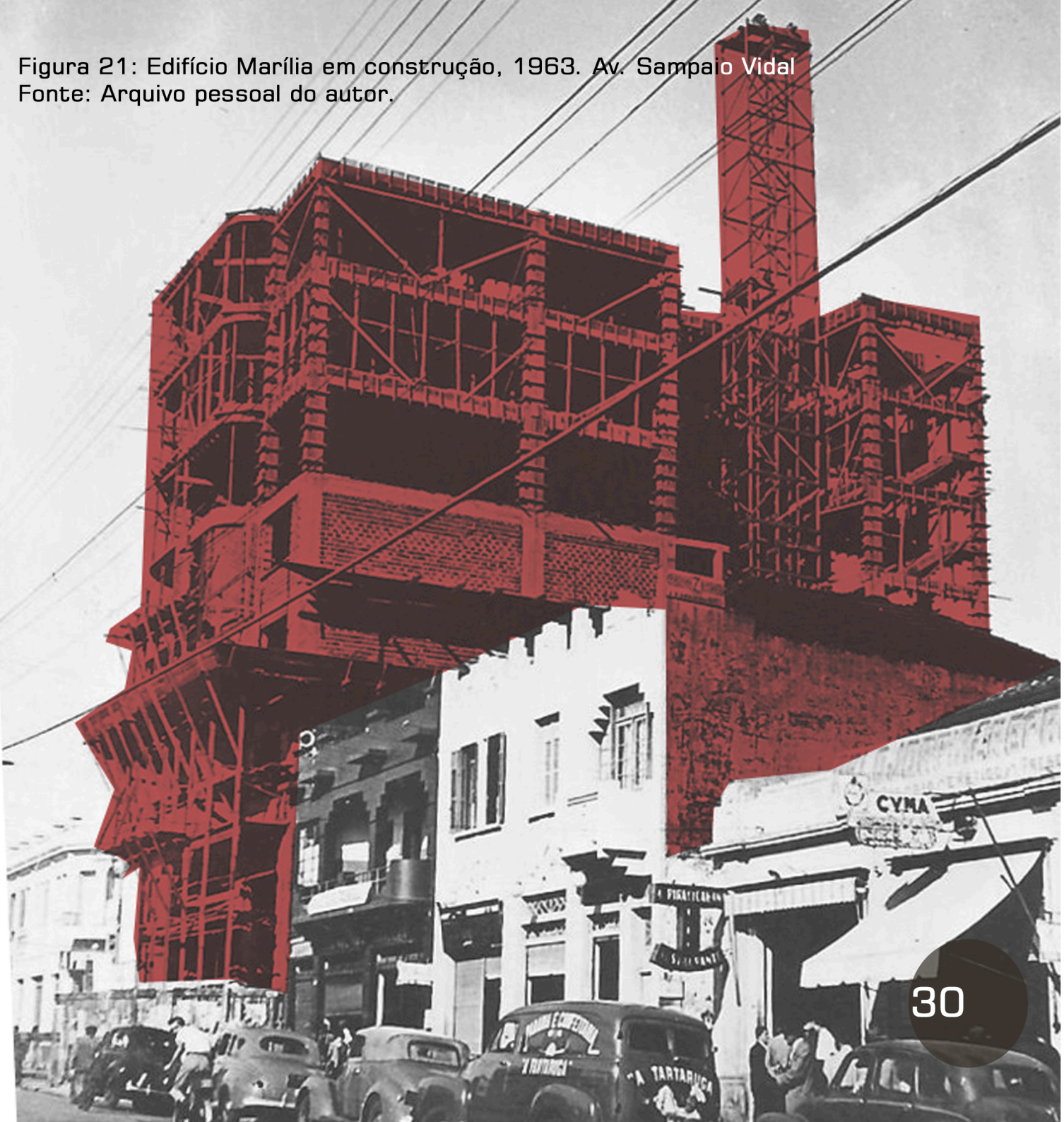




Figura 22: Vista da av. Sampaio Vidal, olhando pela marquise da Prefeitura Municipal. Cidade crescendo.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.



Figura 23: Correio de Marília, 1950. Localizado no cruzamento entre Av. Sampaio Vidal com a Paraná, em frente aos galpões.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.

As películas cinematográficas, que eram exibidas desde a década de 30 foram potencialmente espalhadas entre as salas dos cinemas da cidade, recobertas de bancos de veludos, e letreiros coloridos em tons de amarelo, branco e vermelho: cine São Luiz, localizado na Avenida 9 de julho, Cine Marília, localizado na Avenida Sampaio Vidal e cine bar, também localizado na Av. Sampaio Vidal, acima do edifício Marília, um dos primeiros grandes prédios da cidade.



‘Figura 24: Cine Marília, av. Sampaio Vidal. Imagem da década de 60.
Autor: Arquivo pessoal do autor.

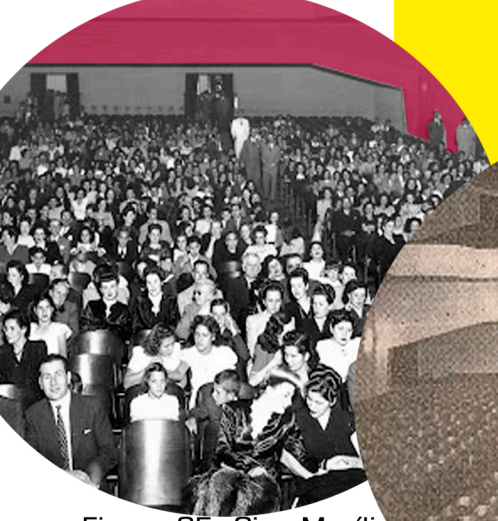


Figura 25: Cine Marília
.Fonte: C.R.H. Marília

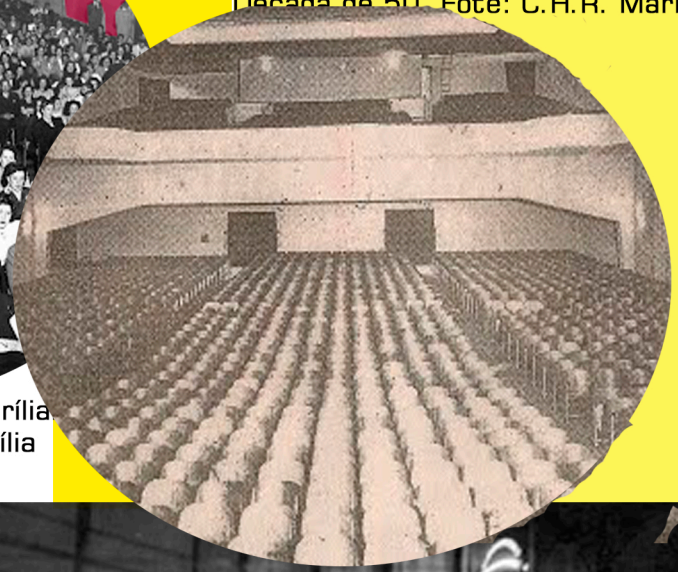


Figura 27: Poltronas cine Marília.
Década de 50. Fote: C.H.R. Marília





Figura 26: Cine Marília1960.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília





"Cine Marília foi inaugurado em 4 de fevereiro de 1941, em uma terça-feira. Para comemorar, o prefeito João Neves Camargo determinou o calçamento da Avenida com paralelepípedos até a frente do novo cinema.

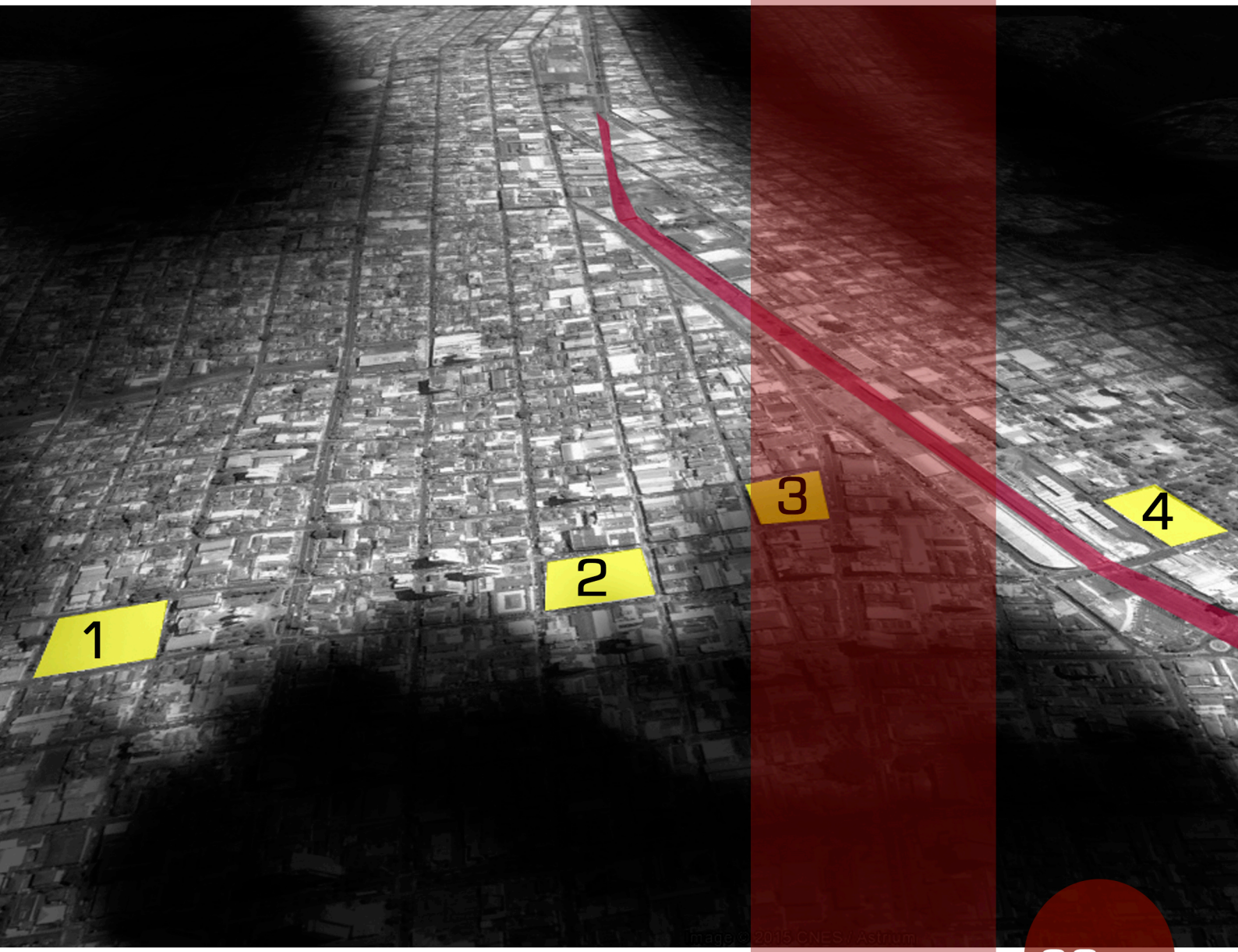
Propriedade da Empresa Teatral Pedutti, com 1500 cadeiras, aparelhagem da Western Electric, de ultima geração importada dos Estados Unidos. O prédio tinha revestimento de mármore negro no piso da sala de espera, mármores verdes nas paredes. Os funcionários usavam paletó e camisa branca, com gravata borboleta na cor Bordeaux.

As sessões eram às 19,00 horas, mas às 18,30h os primeiros cinéfilos começavam a chegar. No Cine Bar, Paulo Centrone prepara as cestas com balas e chocolates que eram vendidos pelo guri Darcy: negrinho simpático e sempre sorridente."

(MAXIMUS, Carlos. Marília:30's 40's 50's. Em: < ht-

Figura 28: Cine São Luiz em uma de suas exibições, na década de 70. Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Mapa 03: Localização dos principais Cinemas em Marília até o ano 2000.
Fonte: Google (editado pelo autor)

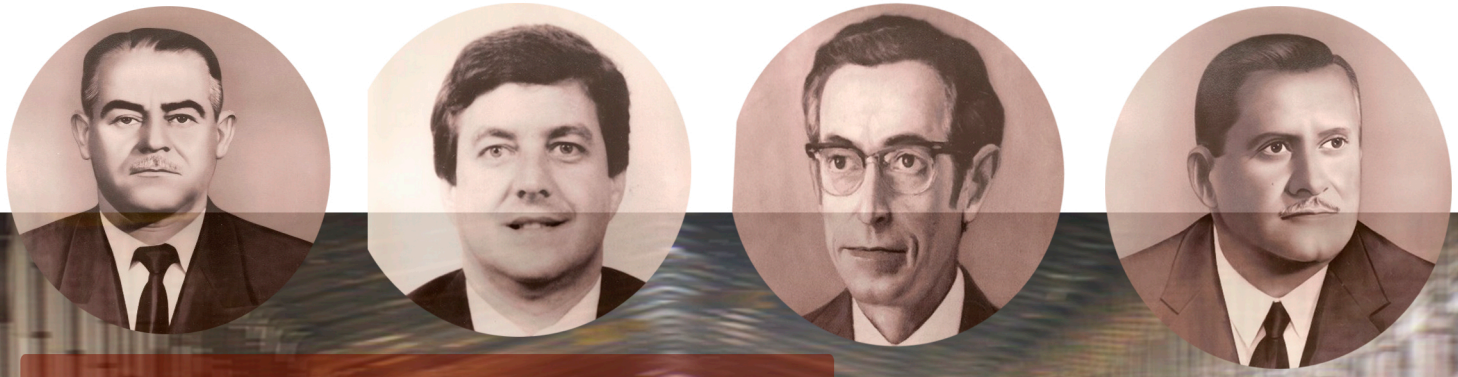


1. Grill Room Guarany
Rua Bonfim, 448.

2. Cine São Luiz
Av. 9 de Julho, 1413.

3. Cine Marília
Av. Sampaio Vidal, 897.

4. Cine Alto Cafezal
Av. República, 434.



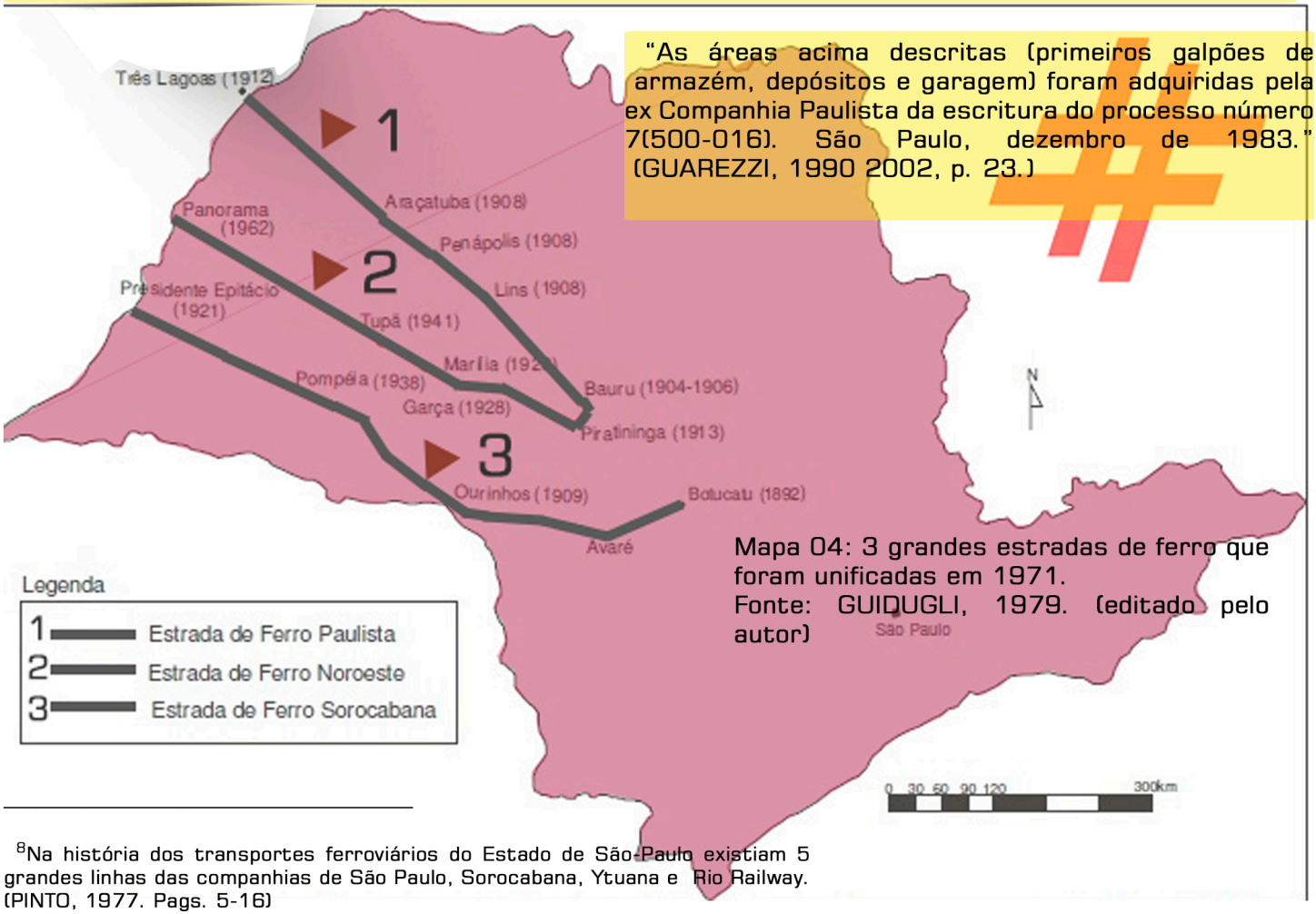
As modificações que ocorriam na cidade iam destruindo aos poucos o sistema de produção cafeeira, e consequentemente sua estrutura e aparato técnico de gestão, incluindo o transporte ferroviário, considerado o cerne da fundação da cidade. Um dos indícios de que a ferrovia estava em declínio, foi a criação da FEPASA – Ferrovia Paulista S.A, formalmente consolidada em 1971, embora já existisse entre as décadas de 60 e 70 – que era a unificação das 5 companhias de estradas de ferro existentes até então no Estado de São-Paulo[8], dentre elas a Companhia Paulista.

Figura 31: presidentes de Marília entre os anos 51 a 2004. Da esquerda para direita: Adorcino de Oliveira, Abelardo Camarinha, Armando Biava e Otávio Prado.
Fonte: C.R.H de Marília.

Figura 32: Galpão Ferroviário localizado na av. Sampaio Vidal.
Autor: Ivan Evangelista Jr. (editado pelo autor)

Este tramite pode ser entendido como uma ação política-econômica adotada, a fim de dar ao Estado todo o controle e administração sobre as estradas de ferro, visando diminuir os gastos excessivos com as linhas construídas. Dessa forma, a Estação e as primeiras residências, bem como os galpões localizados próximos a linha ficaram sob a administração da FEPASA, Em carta destinada a órgãos públicos lê-se:

"As áreas acima descritas (primeiros galpões de armazém, depósitos e garagem) foram adquiridas pela ex Companhia Paulista da escritura do processo número 7(500-016). São Paulo, dezembro de 1983." (GUAREZZI, 1990 2002, p. 23.)



Mapa 04: 3 grandes estradas de ferro que foram unificadas em 1971.
Fonte: GUIDUGLI, 1979. (editado pelo autor)

[8]Na história dos transportes ferroviários do Estado de São-Paulo existiam 5 grandes linhas das companhias de São Paulo, Sorocabana, Ytuana e Rio Railway. (PINTO, 1977. Pags. 5-16)

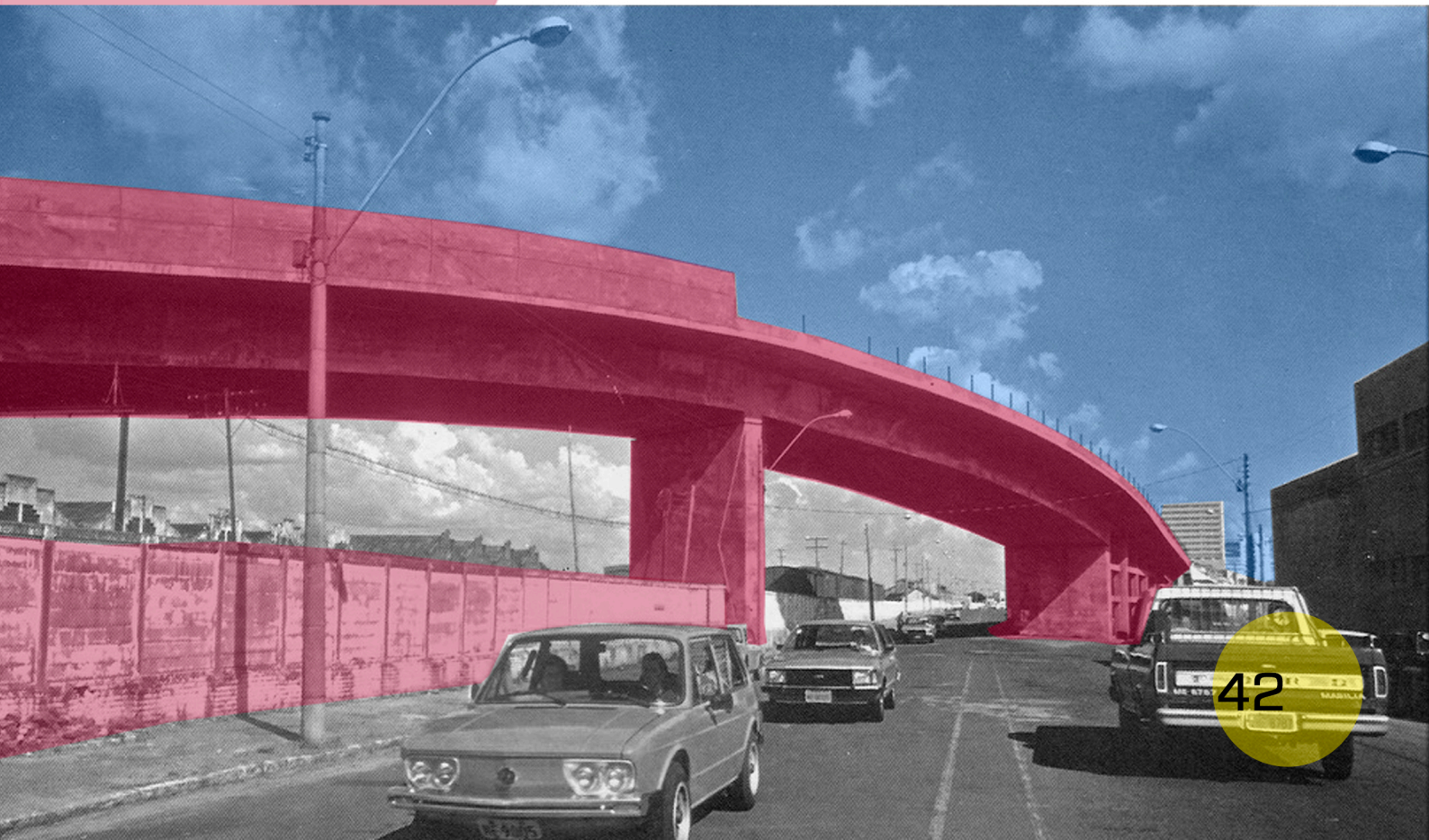
Essa ação, somada a outras diversas no mesmo contexto, foram tomadas com o aval dos presidentes, com gestões denominadas “populistas”, especificamente nesta década de 60 pelo presidente Juscelino Kubitschek para modificar a estrutura viária brasileira, que era até então muito centrada no transporte ferroviário, na busca pelo aumento e consolidação do rodoviário. Para ilustrar esses fatos, temos o relato da criação de um viaduto, em 1976, conhecido como “José Bonifácio” que foi implantado sobre o leito férreo, serpenteando os antigos galpões de beneficiamento e ligando a Avenida Sampaio Vidal a Avenida Nelson Spielman (FIORIN, 2014 pag. 6). O viaduto, que marcou a paisagem urbana por 26 anos, abrigou debaixo de sua estrutura a antiga feira livre, que remonta cenas do primeiro comércio e vivência em Marília, escondida frente a imponência em concreto armado. Essas mudanças relacionadas ao novo ciclo econômico e político, foram criando novos cenários ao município, estabelecendo relações socioespaciais, que por ora, aumentavam a infraestrutura da cidade, e por ora, começavam a negar seu passado histórico. A falência da economia e ciclo cafeeiro foram sendo consolidadas, destruindo os primeiros usos das primeiras edificações da cidade, em madeira e alvenaria de tijolos.



Figura 33: Mapa da cidade de Marília destacando o viaduto “José Bonifácio” serpenteando a linha férrea.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília (editado pelo autor).

Modernidade.

Figura 34: Viaduto “José Bonifácio”.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília. (editado pelo autor)



Os galpões de armazenamento e manutenção foram totalmente desativados pela FEPASA, se tornando completamente obsoletos, bem como a Estação ferroviária na década de 80.

O ícone anteriormente mencionado somado a construção do Terminal Rodoviário Municipal, o primeiro do Brasil, a reforma da Praça Maria Izabel (localizada a frente da Igreja São Bento e a primeira praça do município), e a construção de outras praças, com o ajardinamento da cidade, faziam parte do processo de reurbanização das cidades, com uma serie de operações urbanas que visavam tornar as mesmas dignas de serem entendidas como "cidades modernas" e de darem sentido ao termo "progresso" ao qual se referiam políticos e grandes empresários da região, tentando assemelhar as cidades do interior paulista com grandes metrópoles brasileiras e europeias num processo de mimetização dos grandes centros urbanos (FRANCISCO; FIORIN, 2013. P.15). As grandes avenidas sofreram tratamentos, a fim de qualificarem o uso de carros, com o alargamento de vias, como a Avenida Rio Branco e da Av. Tiradentes, bem como criação de canteiros centrais que "embelezavam" essas grandes vias arteriais.



Figura 35: Galpão ferroviário localizado na Av. Sampaio Vidal. Ao lado direito, o viaduto. Outubro de 1985.
Autor: Denize Guarezzi (editado pelo autor)

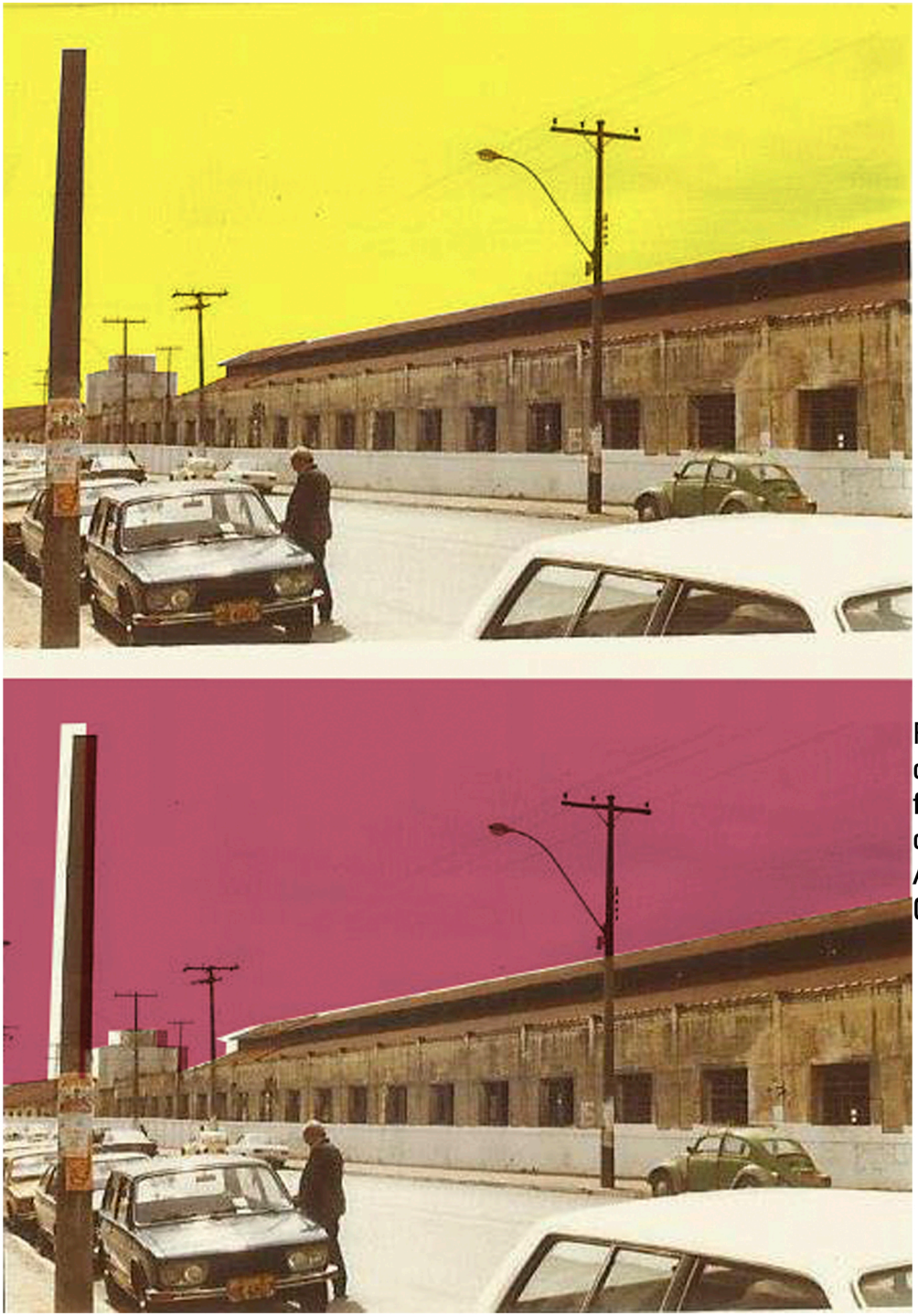


Figura 36: Galpão localizado na av. Sampaio Vidal, foco do trabalho em estado de completa obsolescência. Autor: Denize Guarezzi. (editado pelo autor)

Ao mesmo tempo em que grandes obras são edificadas, grandes pólos culturais são destruídos. É evidente que a cidade tem como seu valor de uso para o capital, o fato de que é uma força produtiva, já que sobre ela se atuam as condições gerais para a produção capitalista. Toda lógica desse processo se concentra sobre o mercado imobiliário, que são produzidos por determinados agentes, podendo-se apresentar como objetos de lucro. (TOPALOV, 1979). Ao final da década de 80, devido ao grande aumento populacional em Marília, que também fica evidenciado no aumento do comércio e serviços, parte importante de uma sociedade e cultura é desmanchada. O capital incorporador é aquele que desenvolve o espaço geográfico, organizando os investimentos privados no ambiente construído, especialmente aquele destinado a produção imobiliária (SILVA, 1956. Pp.52). A valorização do centro urbano da cidade de Marília assume postura de destruir memória, a medida em que é capaz de retirar da sociedade parte dela: em 1984 o último representante do cinema de rua, o Cine Marília é totalmente demolido dando lugar a um novo e brilhante empreendimento imobiliário.

A fim de mascarar esses atos já previamente arquitetados, instalou-se o complexo SESI – Serviço Social da Indústria "Lázaro Ramos Novaes", em 1986, localizado na av. João Ramalho, na zona Sul, compondo a periferia de Marília. O complexo, privado, emprega grande parte de trabalhadores da indústria e fornecer auxílios a seus filhos, possuindo espaços destinados a cultura e lazer na cidade. O projetorecebeu 3 menções honrosas pelo Conselho Estadual de Arquitetura, por seu projeto modernista (LARA,1989.)

Figura 37: Galpão ferroviário localizado na av. Sampaio Vidal, centro de Marília em completo estado de obsolescência. Final da década de 80.
Autor: Denize Guarezzi (editado pelo autor)

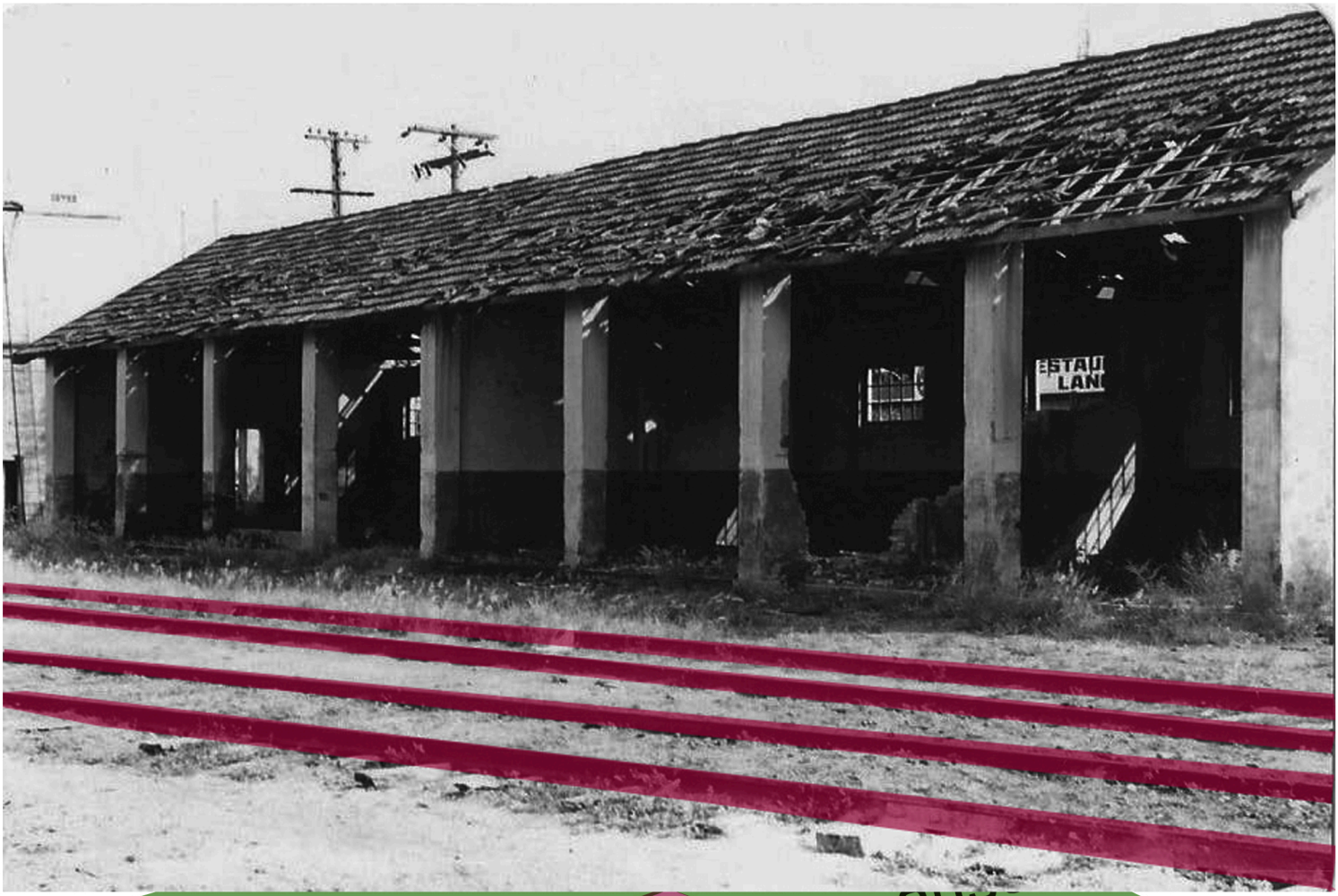


Figura 38: Foto da Rodoviária modernista José Brambilla inaugurada na década de 1980
Fonte: Arquivo pessoal do autor

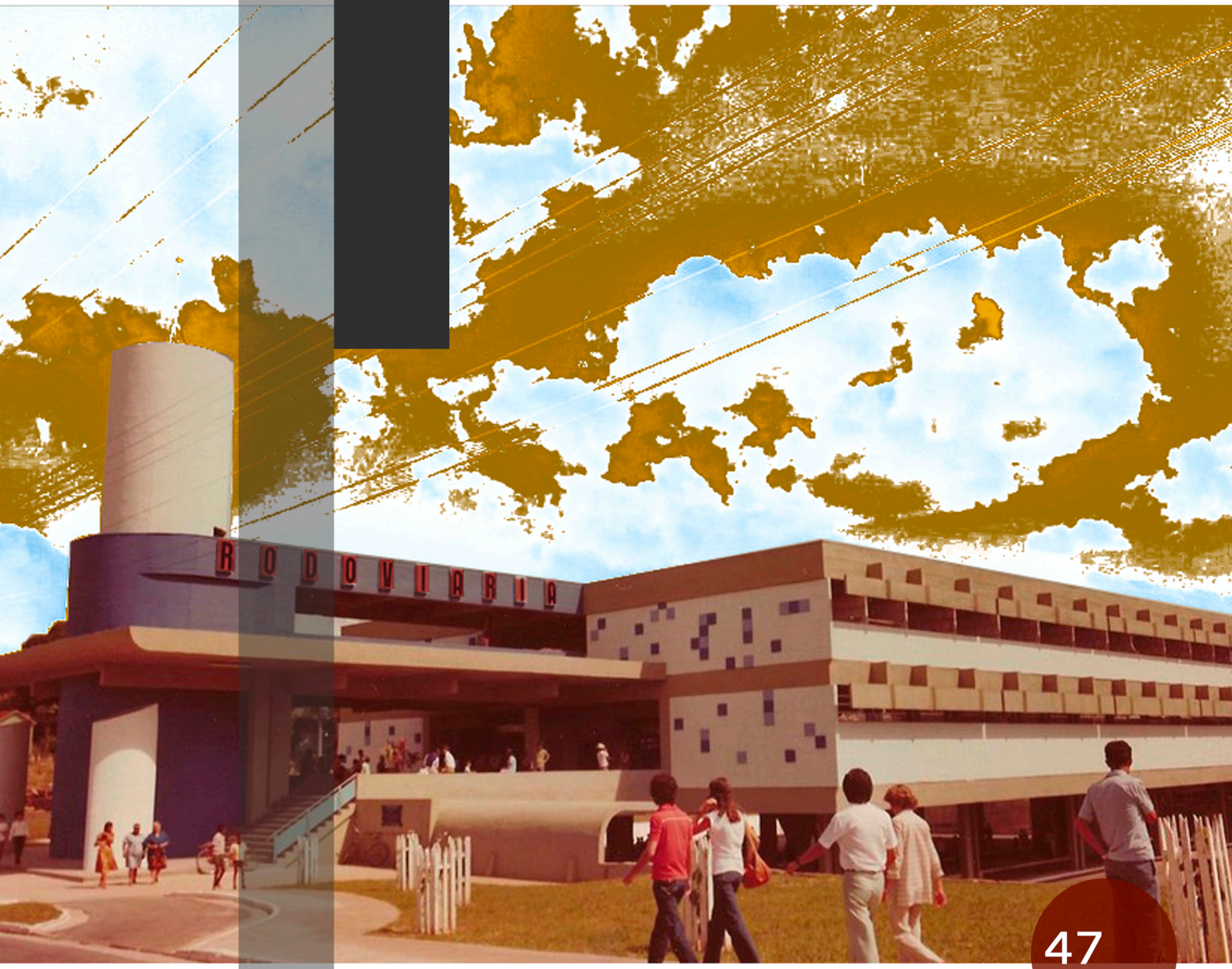


Figura 39: destroços do cine Marília, demolido em 1984.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília. (editado pelo autor)

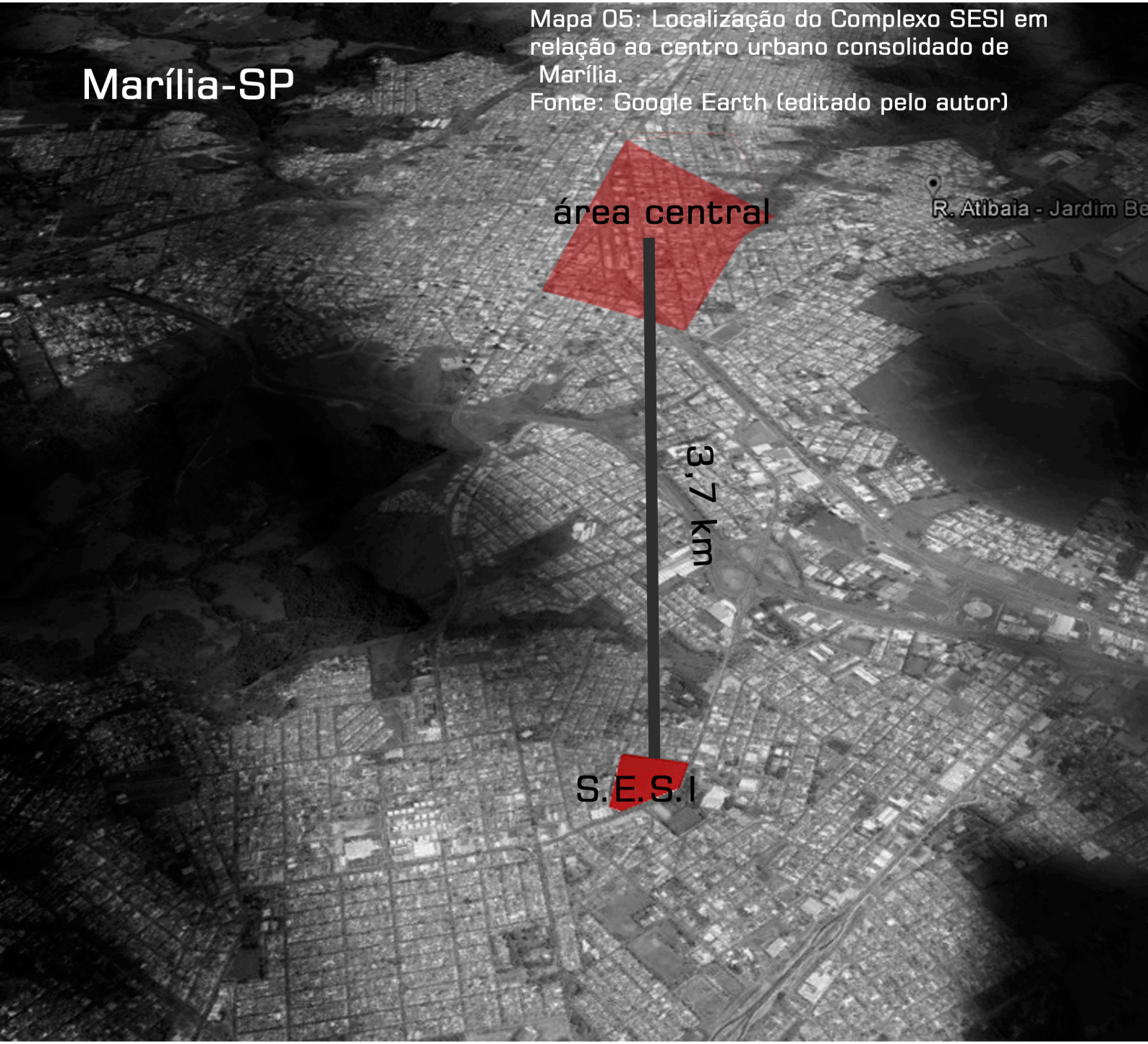


Essa nova realidade vivida na cidade, após a própria consolidação do município como área urbana, industrial e edificada, é fato do próprio crescimento de Marília em expansão qualitativa e quantitativa. Porém, a criação de imagens "forçadas" – cópias e recortes de pedaços e leituras errôneas de cidades maiores, como a própria metrópole paulista, são iniciadas aqui, e embora não sejam viáveis, já que os aspectos econômicos, sociais e administrativos não eram os mesmos, compõem a realidade do município neste período. O caso emblemático do viaduto e da demolição dos antigos cinemas de rua já mencionado, assim como a inauguração de um segundo Terminal Rodoviário na cidade de Marília, em 1978 e localizado próximo ao córrego do Pombo, afastada do antigo eixo criado inicialmente pela passagem da linha férrea, evidencia a que estas obras foram criadas mais como imagens "postiças" do que se chamavam de "modernidade" do que tentativas de melhorias urbanas. Como exemplo empírico de tal relato, consta a incapacidade deste terminal rodoviário de servir como tal já que seu pé-direito era incompatível com a altura dos ônibus rodoviários (fato este que levou atualmente a construção de uma terceira rodovia na cidade de Marília.)



Figura 40: SESI "Lázaro Ramos" Novaes inaugurado em 1986.
Localizado na av. João Ramalho.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.

Foto: Ivan Evangelista



Mapa 05: Localização do Complexo SESI em relação ao centro urbano consolidado de Marília.
Fonte: Google Earth (editado pelo autor)

A evolução econômica de eixo café – indústria, quase como um desfecho que significa transição rural e urbana, fica evidenciada com o fim da passagem de produtos (cargas) e pessoas pelo transporte ferroviário da companhia Ferrovia Paulista S.A. em 2003. O fato atrelado ao aterro de uma antiga passagem de nível, na Avenida nove de Julho fecha um ciclo de constantes modificações urbanas no território, que ao modificar as estruturas primeiras, criam novas realidades, por ora incapazes de alterar significativamente a cidade de modo positivo. Há sobreposições de ciclos, que erroneamente buscam apagar relatos históricos, materializados na cidade.

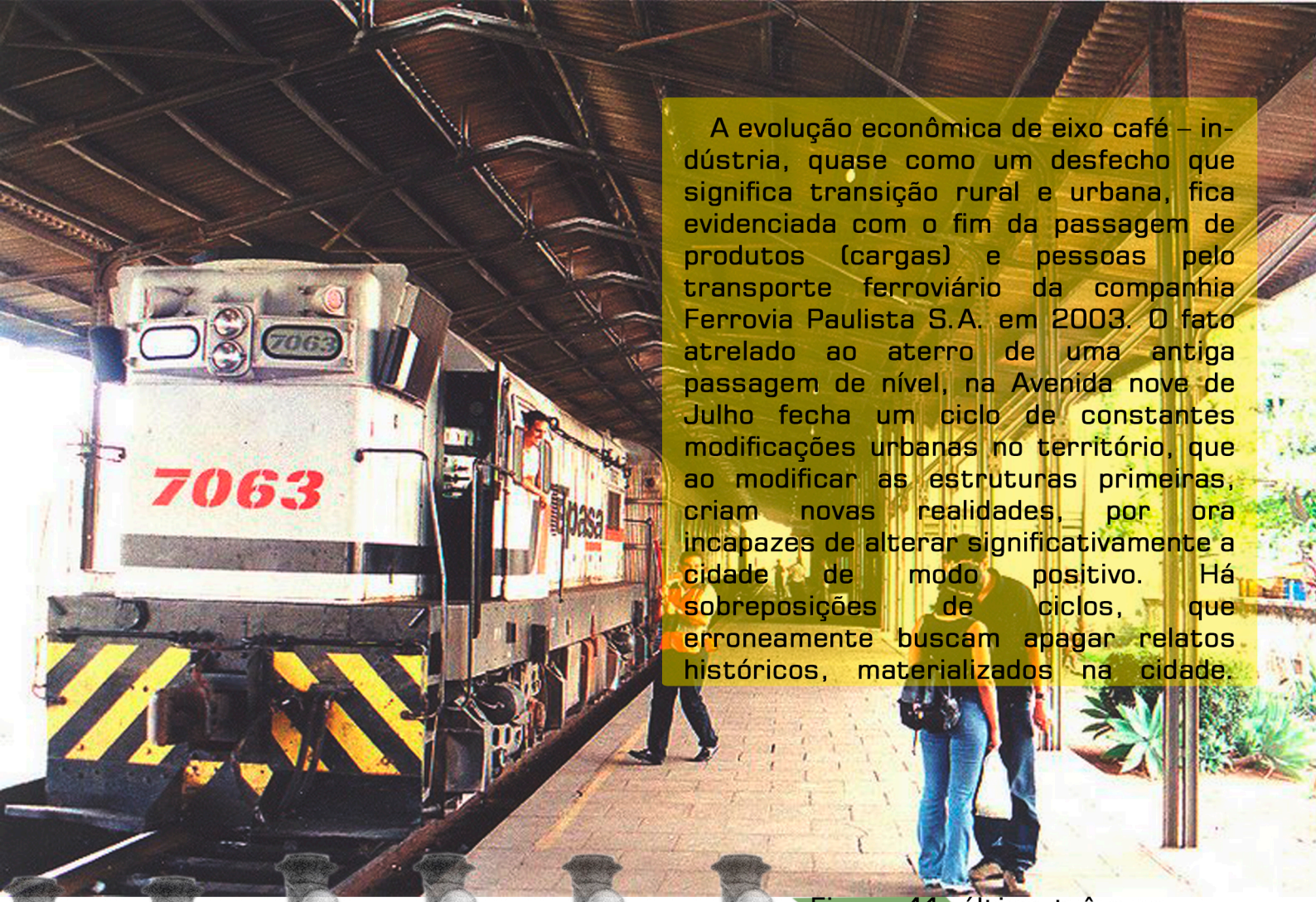


Figura 41: último trêm na cidade com transporte de pessoas em 2003.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.



Figura 42: Avenida Comendador Abel Fragata. Paisagem, pessoas, cidade.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.

Figura 43: Galpão ferroviário, enfoque do estudo.
Fonte: Comissão de Registros Históricos de Marília.



Podemos consideram a demolição do viaduto de Marília, como um aspecto importante, marcando a "sã consciência" dos setores administrativos locais de uma série de medidas infelizes outrora mencionados.

Os espaços capazes de recuperar a memória ferroviária e da formação dos núcleos urbanos iniciais de Marília passam por um complexo processo de reestruturação que apontamos aqui e, que, ao mesmo tempo sobrepõe: um desejo de gentrificação por parte do governo e empreendedores locais e uma desejável democratização urbana (FIORIN, 2014. Pag.6). A obsolescência marca este processo intenso, desde a década de 1980.

Como exemplo, a antiga Estação Ferroviária, ícone patrimonial da cidade que se encontrava lacrada é atualmente um edifício alvo de ambições do vereador Herval Seabra, residente na atual prefeitura de Vinicius Camarinha, que pretende criar um grande museu ferroviário no local. As antigas casas dos ferroviários foram demolidas, como já mencionadas anteriormente, dando lugar ao atual terminal rodoviário urbano da cidade de Marília "Dom Hugo Bressane de Araújo" inaugurado na gestão do ex-prefeito do município Abelardo Camarinha, em 1988.

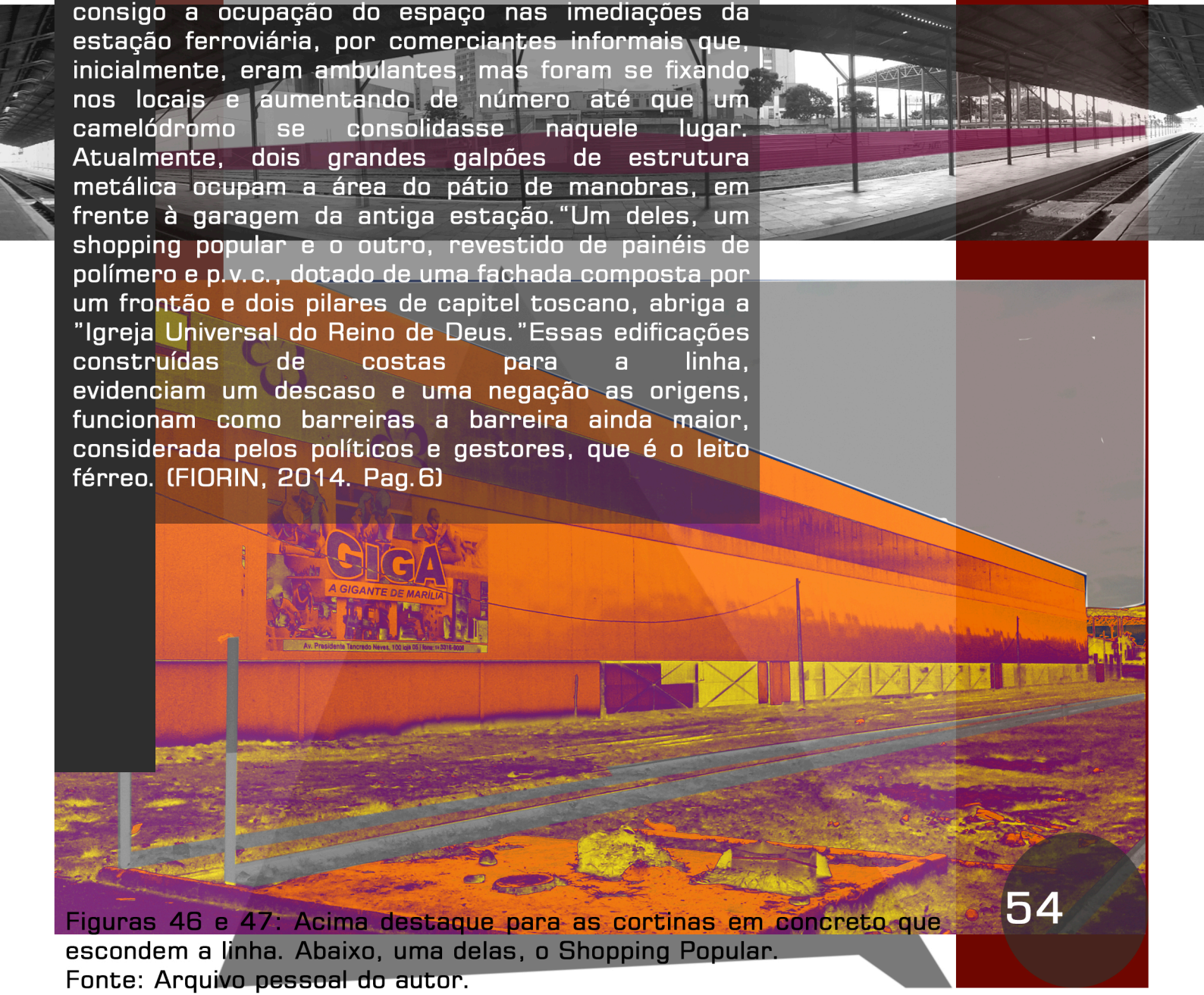


Figura 44: camelódromo de Marília-SP.
Fonte: Arquivo pessoal do autor



Figura 45: Vista interna do camelódramo de Marília.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

O funcionamento desse novo terminal urbano trouxe consigo a ocupação do espaço nas imediações da estação ferroviária, por comerciantes informais que, inicialmente, eram ambulantes, mas foram se fixando nos locais e aumentando de número até que um camelódromo se consolidasse naquele lugar. Atualmente, dois grandes galpões de estrutura metálica ocupam a área do pátio de manobras, em frente à garagem da antiga estação. "Um deles, um shopping popular e o outro, revestido de painéis de polímero e p.v.c., dotado de uma fachada composta por um frontão e dois pilares de capitel toscano, abriga a "Igreja Universal do Reino de Deus." Essas edificações construídas de costas para a linha, evidenciam um descaso e uma negação as origens, funcionam como barreiras a barreira ainda maior, considerada pelos políticos e gestores, que é o leito férreo. (FIORIN, 2014. Pag.6)



Figuras 46 e 47: Acima destaque para as cortinas em concreto que escondem a linha. Abaixo, uma delas, o Shopping Popular.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.



Figuras 48 e 49: Acima, recorte de janelas estilhaçadas do antigo complexo Matarazzo. Abaixo, vista interna da antiga indústria.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Dos complexos que abrigaram os imponentes sítios fabris responsáveis pela primeira fase de pujança econômica de Marília, apenas dois foram demolidos. Da SANBRA, somente a chaminé permanece na paisagem como um vestígio de sua existência. A Anderson-Clayton foi totalmente removida, em seu lugar, hoje passa uma importante avenida da cidade. O antigo complexo das Indústrias Matarazzo foi segmentado e parcialmente demolido, hoje abriga uma casa de materiais de construção, uma madeireira, um hotel, uma boate desativada (no edifício da antiga termoelétrica e chaminé) e as instalações do INSS.



Figura 50: um dos galpões da Indústria Matarazzo em abandono, localizado na Avenida Nelson Spielman.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Onde antes funcionava o galpão abandonado na década de 80, da antiga oficina e armazém de locomotivas da FEPASA foi criado o Espaço Cultural e de Lazer “Ezequial Bambini” , foco de estudo deste projeto, em dezembro de 1991. O galpão, uma grande massa em madeira gastada em formato de prisma pentagonal, sem os fechamentos frontais e posteriores, que facilitavam a passagem do trêm, teve um projeto de restauro para tal utilização, que já havia sido previsto por uma estudante de Arquitetura e Urbanismo da faculdade de Mogi das Cruzes moradora de Marília, e atualmente arquiteta, Denize Guarezzi, que previa sua reutilização, criando um espaço que contemplasse arte e cultura na cidade, devido sua carência em equipamentos de porte em Marília.

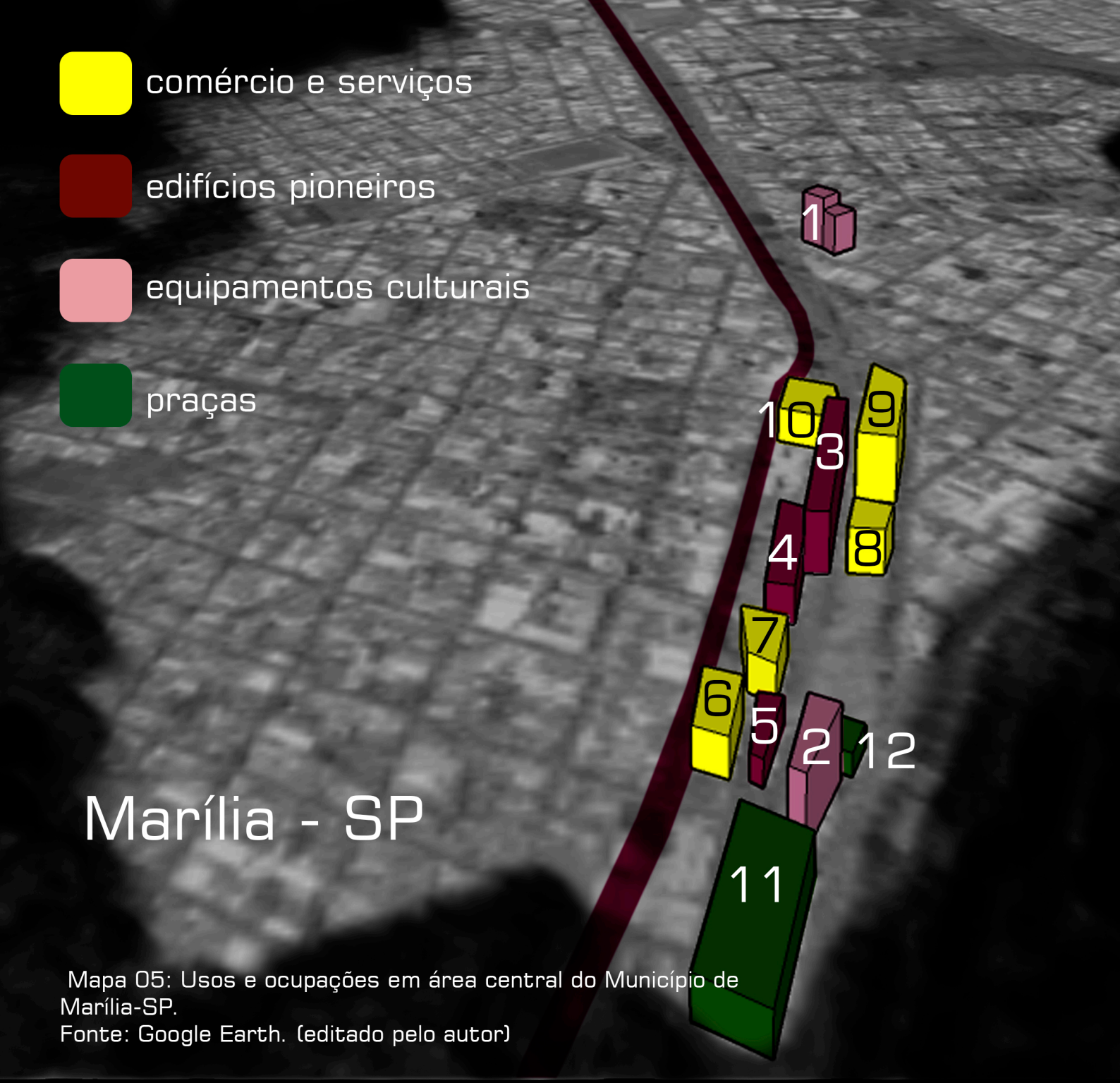


Figura 51: Sobreposição antigo, novo: Espaço Cultural e de Lazer “Ezequiel Bambini” inaugurado em dezembro de 1991.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.



Embora não em área adjacente a recortada, em função do crescimento populacional, e dos empreendimentos imobiliários, frente à valorização dos equipamentos "Shoppings Center", que acoplam em suas unidades vários setores de comércios e serviços, o cinema de rua, que era uma realidade forte da cultura da cidade de Marília, desde final da década de 20, foi totalmente destruído pouco a pouco, com a completa demolição em 2001 de seu último sobrevivente, o "Cine Peduti", localizado na Avenida 4 de Abril. A idéia de inserção de um equipamento cultural em área central a população, é nobre, visto que atualmente, fora o complexo SESI, edificado na década de 80 e localizado no extremo Sul do município, e da Biblioteca Municipal com as oficinas artísticas de nome "Tarsila do Amaral", não existiam locais de produção de arte e cultura na cidade.

Figura 52: Sobreposição entre o Galpão antigo de armazenamento e oficina e seu novo uso.
Fonte: Arquivo pessoal do autor



Mapa 05: Usos e ocupações em área central do Município de Marília-SP.
Fonte: Google Earth. (editado pelo autor)

1. Biblioteca Municipal e Museu Municipal

2. Espaço Cultural e de Lazer “Ezequiel Bambini”

3. Antigo local de embarque e desembarque de passageiros.

4. Estação Ferroviária.

5. Galpão garagem-oficina demolido.

6. Galpões Industriais requalificados:Poupa Tempo, Cooperativa e garagem do corpo de bombeiros.

7. Novo prédio dos Correios.

8. Igreja Universal.

9. Shopping Popular.

10. Comércio Inform

11. Praça da Bíblia

12. Praça “Mario Constantino”

A proposta da criação do projeto, visionada por Guarezzi em seu trabalho final de graduação pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de "Braz Cubas", mas brevemente modificada por outro arquiteto da cidade, Laerte Rosseto, que assinou a obra, faz parte de um conjunto de modificações na tentativa de resgatar alguns dos patrimônios perdidos através do tempo não só na cidade de Marília, por exemplo. Essas operações foram realizadas ao mesmo tempo em várias cidades do interior paulista, que possuem sua história fortemente ligada aos avanços das Companhias de Estrada de Ferro, desbravando interior do Estado de São Paulo, priorizando o transporte do conhecido café. É o caso de cidades como Bauru, Araçatuba, São José do Rio Preto, Birigui, dentre diversas outras.

Estas cidades também reaproveitaram a existência destes edifícios, localizados geralmente em áreas centrais da cidade, para revitalização, em sua maioria transformada em museus ou equipamentos de produção de arte. O abandono do galpão, iniciado com o fim do transporte ferroviário, ocupando uma área nobre em Marília, em sua principal avenida, foi negociado com a Ferrovia Paulista S.A no final da década de 80, por meio do prefeito então vigente Abelardo Camarinha e entidades estaduais, que cederam o edifício em regime do comodato[9] ao município[10].

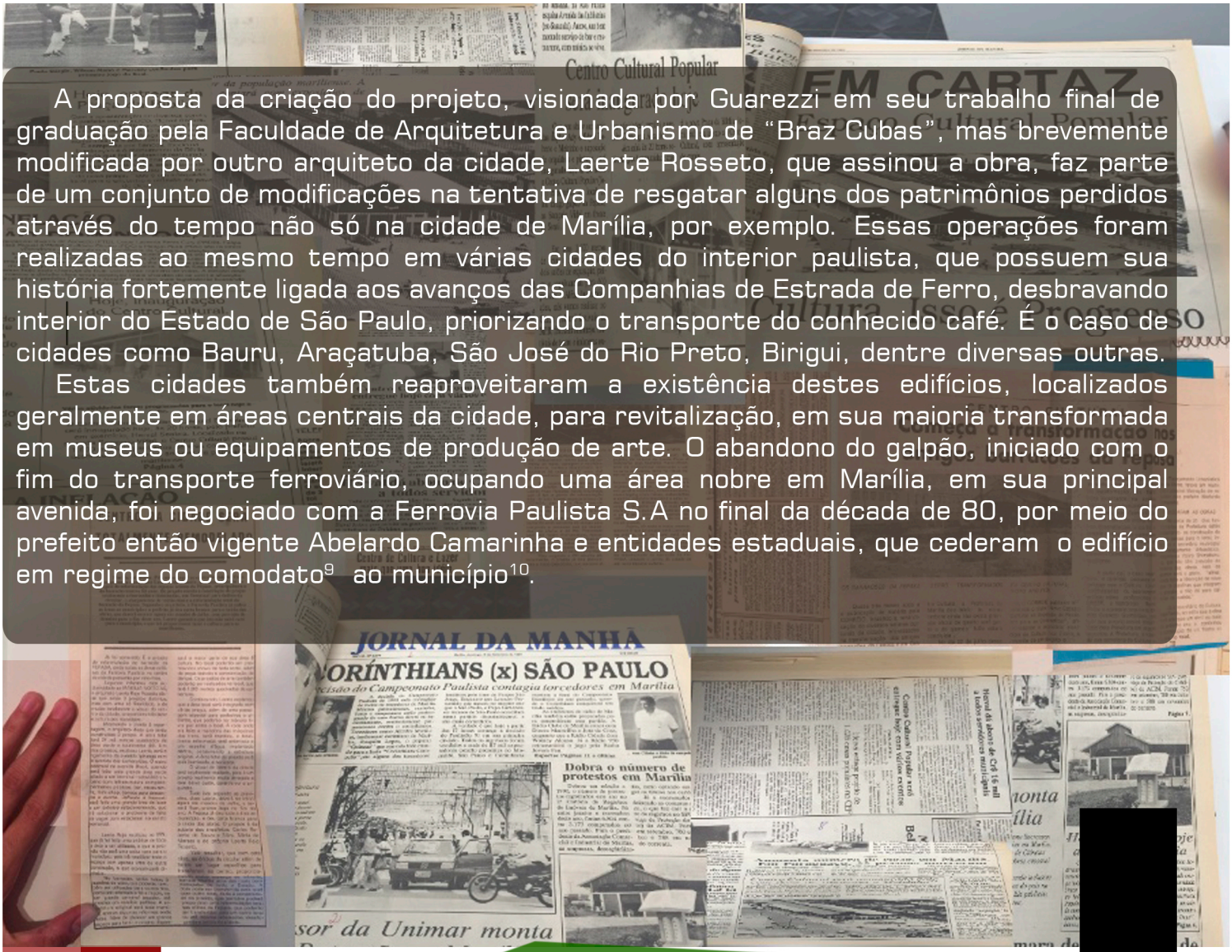
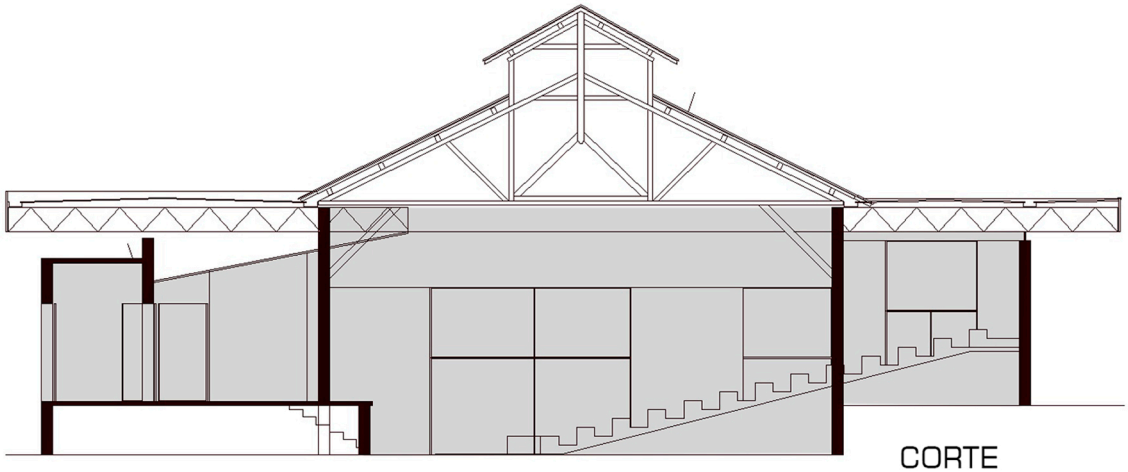


Figura 53: Acervo de jornais e revistas coletado pelo autor sobre a inauguração do Espaço Cultural e de Lazer "Ezequiel Bambini".

[9]A aquisição do galpão em regime comodato, significa a doação do galpão da FEPASA (comodante) a prefeitura municipal de Marília (comodatário), desde que esta fosse responsável por sua requalificação.

[10]OLIVEIRA, Wagner. "Antigas construções são ocupadas": Galpões da Fepasa se tornam museus. "Folha de S. Paulo. 27 de outubro de 1997, caderno cotidiano, pag. 17



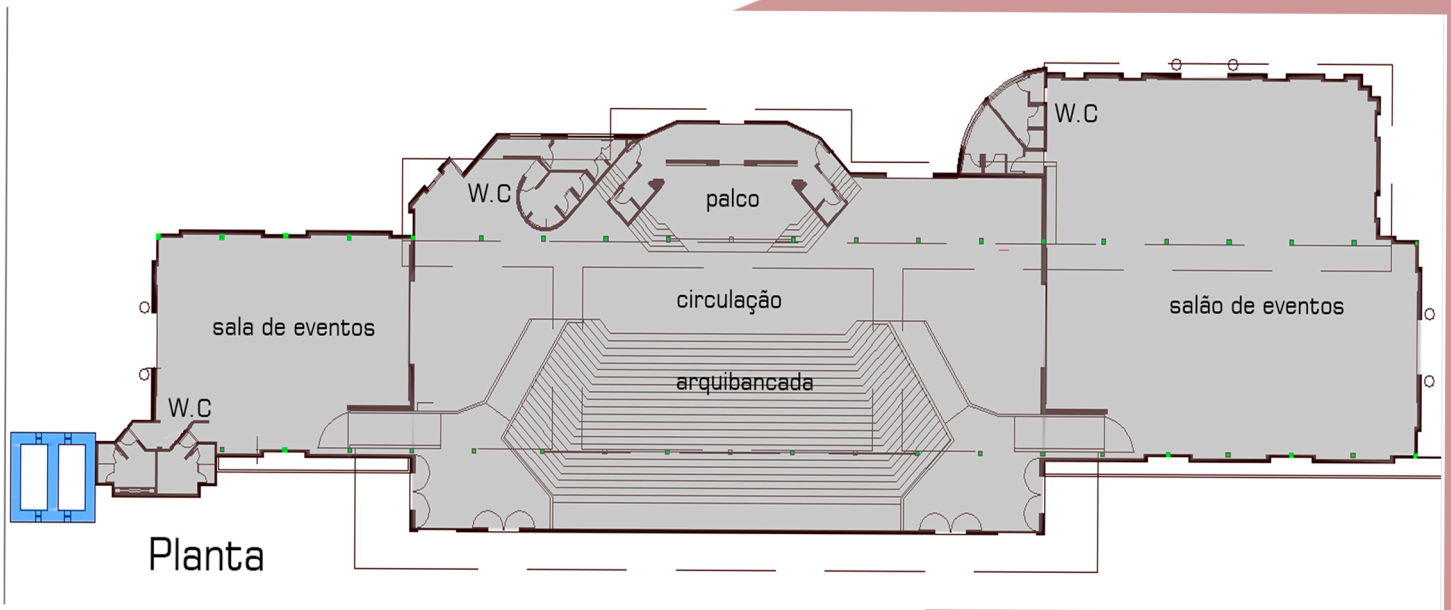


Figura 54: Planta e corte do atual Espaço Cultural Ezequiel Bambini.
Fonte: Prefeitura Municipal de Marília.

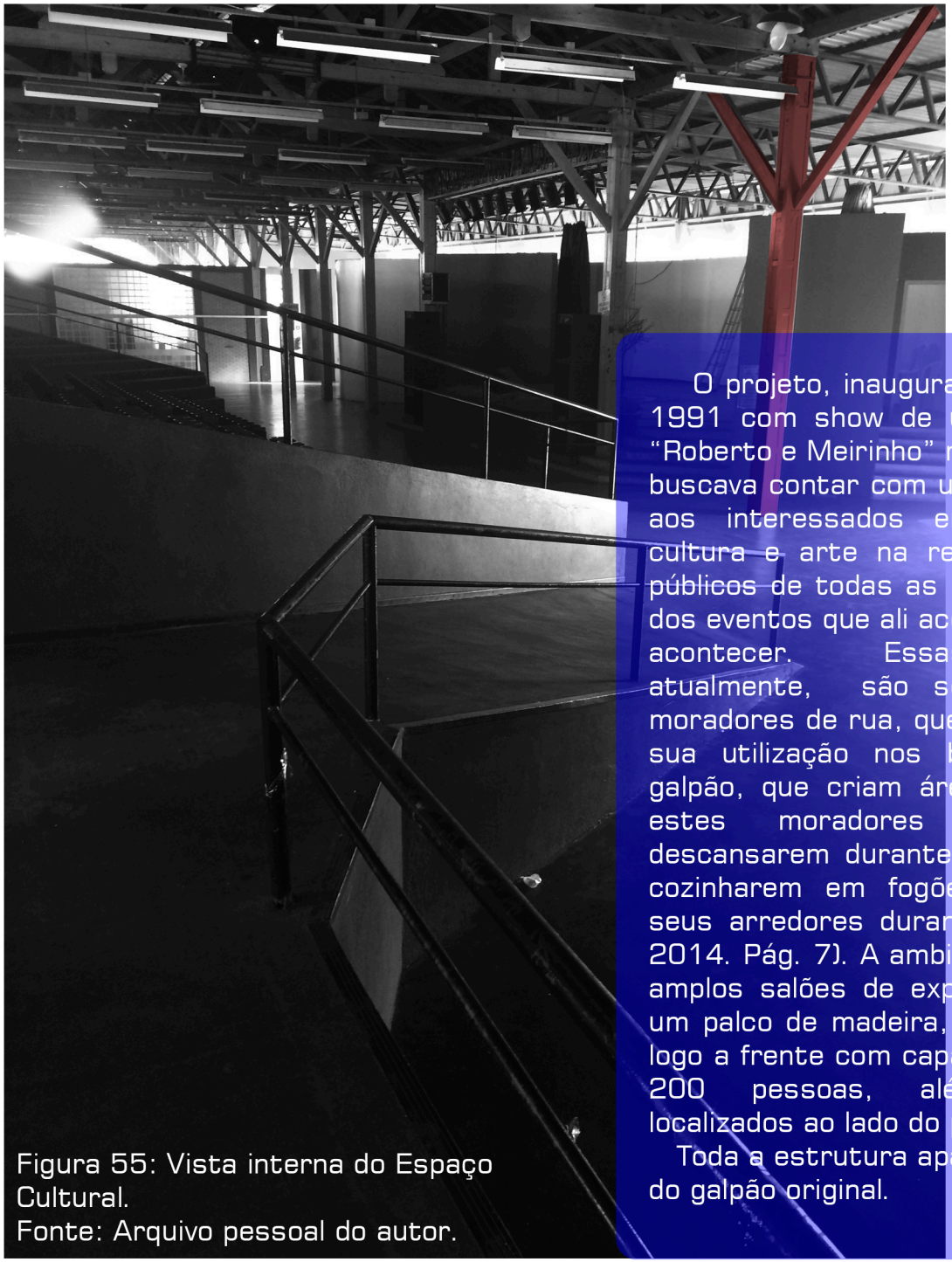


Figura 55: Vista interna do Espaço Cultural.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

O projeto, inaugurado em dezembro de 1991 com show de uma dupla sertaneja "Roberto e Meirinho" realizado às 20 horas buscava contar com uma área de agasalho aos interessados em compartilhar de cultura e arte na região, contando com públicos de todas as idades, participando dos eventos que ali acontecem ou deveriam acontecer. Essas apropriações, atualmente, são somada ao uso dos moradores de rua, que deixam vestígios de sua utilização nos beirais externos do galpão, que criam áreas cobertas, para estes moradores dormirem ou descansarem durante o dia e até mesmo cozinharem em fogões improvisados em seus arredores durante a noite. (FIORIN, 2014. Pág. 7). A ambiência conta com dois amplos salões de exposições de eventos, um palco de madeira, e uma arquibancada logo a frente com capacidade para mais de 200 pessoas, além de banheiros localizados ao lado do palco de madeira.

Toda a estrutura aparente foi mantida do galpão original.

Frente a construção do galpão, uma requalificação do antigo Viradouro do trêm, que foi totalmente desativado em 2003, foi transformado em Praça, com o ajardinamento do ambiente e a criação de um canteiro central em formato circular somado a inserção de um monumento construído em sua frente, uma Bíblia sagrada – livro aberto com alguns mandamentos cristãos – voltados para o Correio municipal. Como não podia faltar, serpenteando o Galpão até seu cruzamento com a Avenida Paraná, instalou-se um muro, que aumenta sua altura com o desnível da avenida, tendo cerca de 5 metros de altura em seu ponto mais baixo, escondendo a linha férrea e os tapumes em frente as demolições do antigo Galpão Estacionamento de Locomotivas, que vinha sendo utilizado como estacionamento de automóveis desde seu abandono em 2012. (FIORIN, 2014. Pag. 7)



Figura 56: Palco vazio. Espaço Cultural e de Lazer “Ezequiel Bambini”.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.



Figura 57: A esquerda muro serpenteando espaço cultural. Vista para linha férrea obstruída. A direita, Monumento construído na Praça da Bíblia.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.



Nas adjacências, o prédio da Máquina de Café Montolar, que após seu fechamento na década de 1960, servia de depósito particular, foi reformado em 2003 e hoje abriga uma agência da Caixa Econômica Federal. Do pátio-garagem, a realidade lá existente.

A tentativa de recuperação de áreas no eixo perspectivo da Avenida Sampaio Vidal, sempre vem acompanhada de um seguinte retrocesso como este da criação do muro, uma barreira visual imposta que esconde as relações com o passado.

Figura 58: Destroços do prédio da Máquina de Café Montolar, demolido em 2012. A frente, o Espaço Cultural e de Lazer "Ezequiel Bambini".
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

As evidências de que não existe um cuidado em preservar aquilo que é considerado patrimônio histórico e arquitetônico se revela preocupante frente a realidade das ações tomadas por gestores na cidade de Marília. Embora a realidade do modelo de produção capitalista industrial busque massificar a sociedade (LEMOS, 1981. Pag.11) é dever do patriotismo brasileiro preservar materiais que ajudam a contar a história do país.

"Preservar, segundo o dicionário Aurélio é "livrar de algum mal, manter livre da corrupção, perigo ou dano, conservar, livrar,defender e resguardar (LEMOS, Carlos. 1981. Pag.9)"

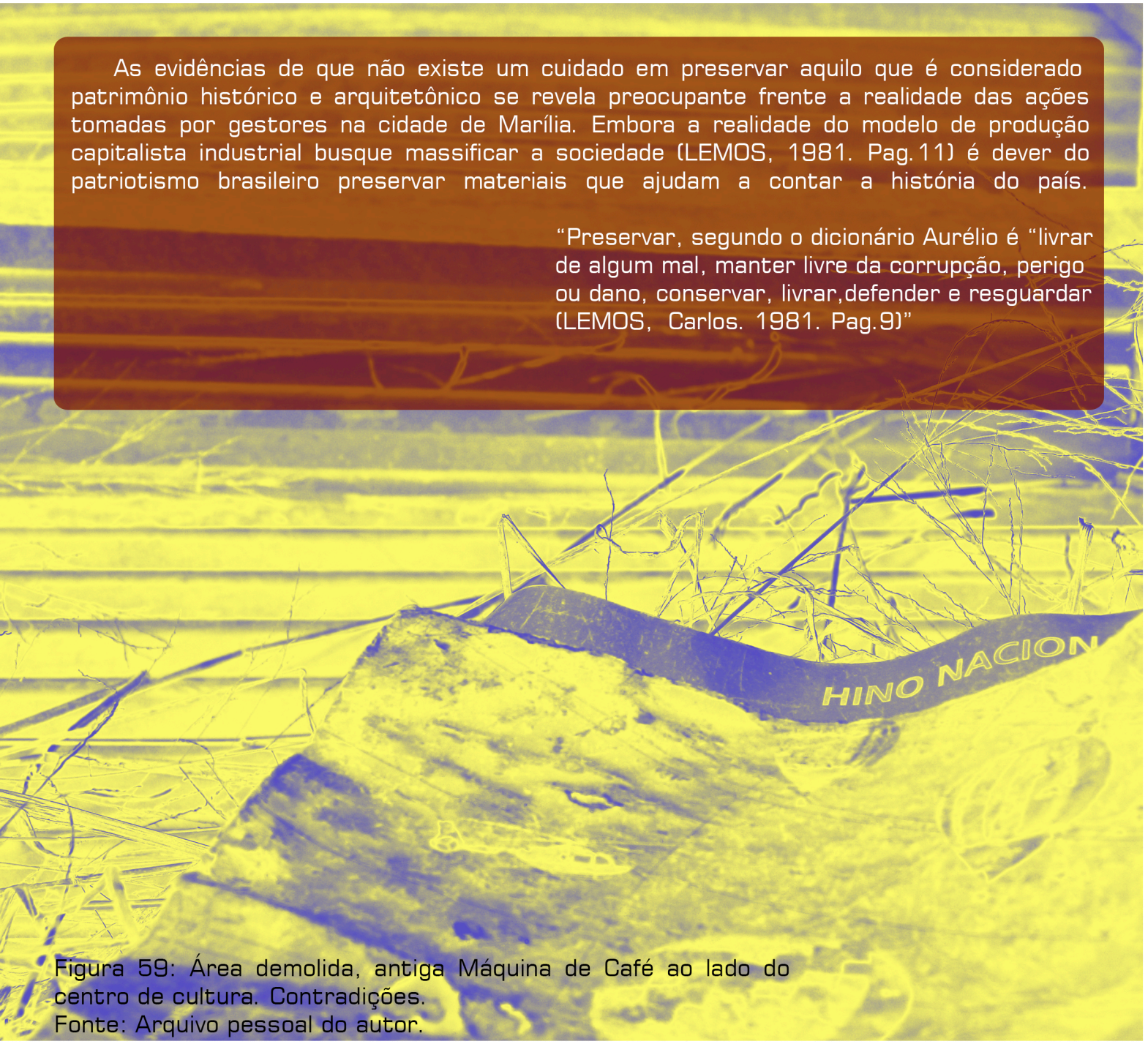
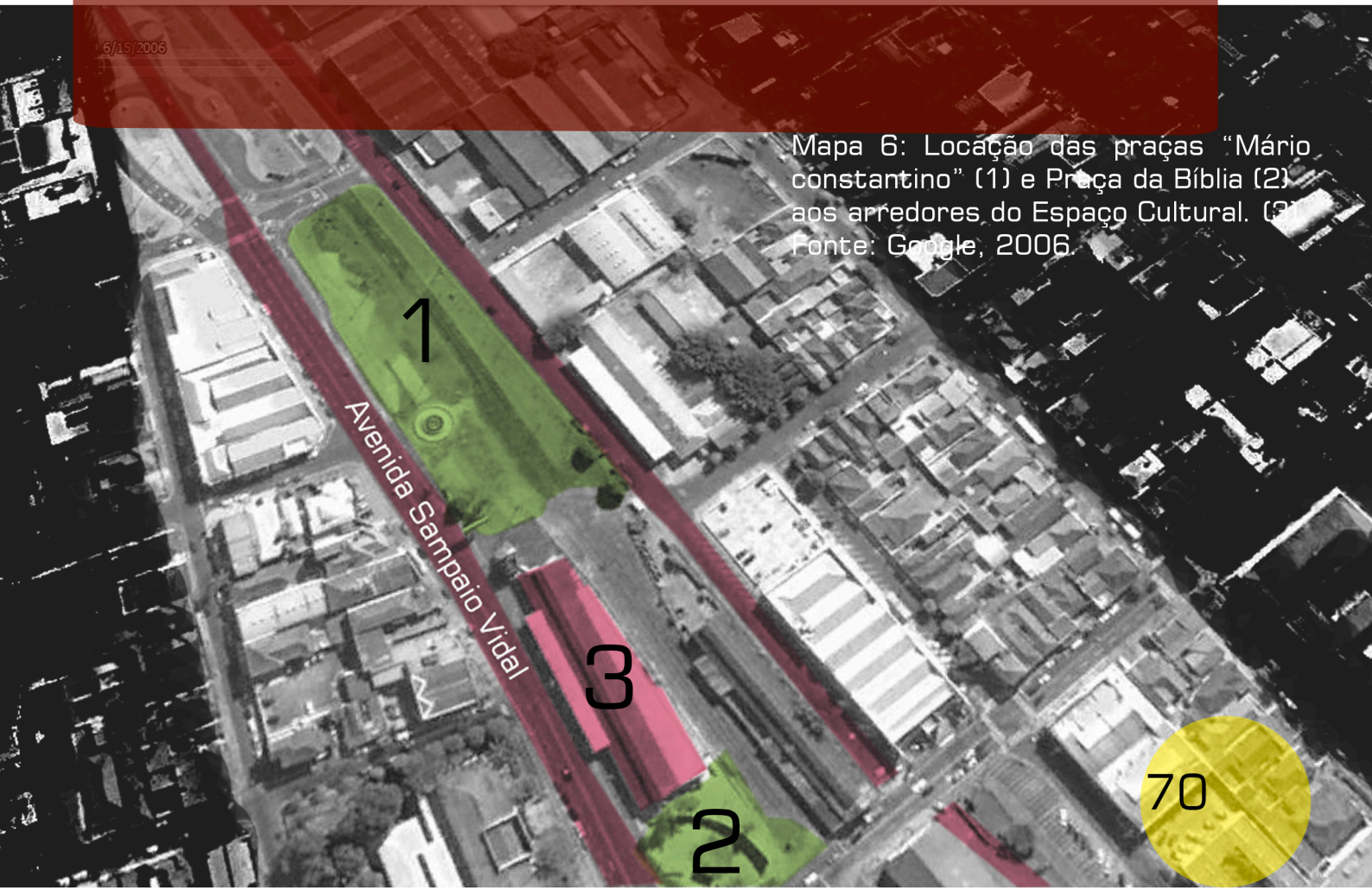


Figura 59: Área demolida, antiga Máquina de Café ao lado do centro de cultura. Contradições.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

No mesmo contexto, depois da demolição do viaduto ocorreu uma reforma de uma parte do leito férreo. Uma faixa com extensão aproximada de 400 metros localizada atrás do Espaço Cultural e de Lazer "Ezequiel Bambini", que recebeu tratamento paisagístico, calçamento e uma fonte. Muitos galpões indústriais desocupados da Avenida das Indústrias foram reformados. Nestes espaços hoje funcionam: a Cooperativa Central Agrícola Sul Brasil, o Poupa Tempo e a garagem do Corpo de Bombeiros de Marília. (FIORIN, 2014. Pag. 7)



Mapa 6: Locação das praças "Mário constantino" (1) e Praça da Bíblia (2) aos arredores do Espaço Cultural. (3) Fonte: Google, 2006.

As alterações que ocorrem entre as décadas de 90 até os dias atuais, são provas de que existe uma forte tendência no processo de gentrificação desses espaços. Assim como serão analisados mais adiante, os processos que ocorrem em Marília, que podem ser chamados de "operações urbanas" são considerados como bons ou ruins sob uma óptica progressista dependendo da maneira como forem incluídas e detalhadas no Plano Diretor. (MARICATO, 2002. Pag. 2). Essa ação deve ser considerada positiva na medida em que consegue atender as diversas camadas sociais da cidade – seus diferentes usos e ocupações – que são capazes de tornar os locais democráticos e sustentáveis.



Figura 60: Praça "Mário Constantino." Ocupações.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.



Embora a gentrificação segregue e condicione usos de determinados espaços, a manifestação humana que constrói apropriações de lugares são frequentes nestes espaços. No quadrilátero compreendido entre a Av. Sampaio Vidal e as ruas Catanduva e Piratininga, encontram-se as ruínas do sítio fabril de uma fiação de seda. Um lugar que serve de espaço para pichações, "outdoors" e propaganda, prestes a ser ocupado pela iniciativa privada. (FIORIN, 2014. Pag. 7). Além do próprio muro construído de frente ao Espaço Cultural, que conta também com estas manifestações artísticas de grafiteiros .

Figura 61: Muro e arte urbana - grafitte.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

O Espaço Cultural e de Lazer é o símbolo-chave deste amálgama de relações que caracterizam a sobreposição de camadas ou “layers” que existem na cidade de Marília. A paisagem, que é o conjunto de elementos naturais e artificiais que compõem o que chamamos de área é transtemporal, já que abarca tempos passado, presente e futuro. Apesar da estrutura do galpão, construído há muitos anos atrás, e por si só carregar um peso histórico e patrimonial, já que ajuda a relatar história de formação da cidade é tratado com desdém.

"A paisagem humana é uma combinação de vários tempos presentes". Na verdade, paisagem e espaço são sempre uma espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe. O espaço constitui a matriz sobre a qual as novas ações substituem as ações passadas. “É ele, portanto, presente, porque passado e futuro.” (SANTOS, 2006. Pag.67)

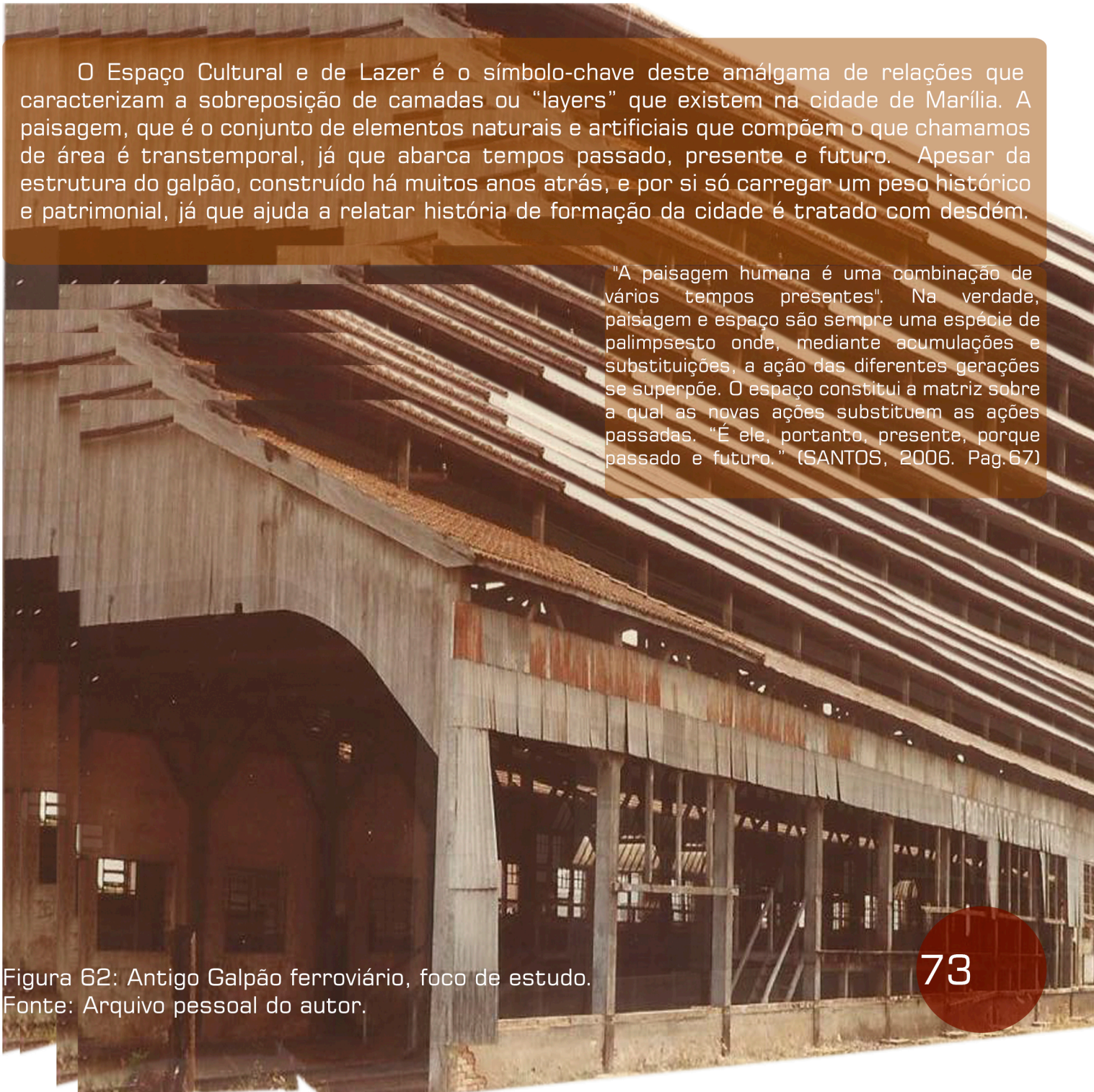
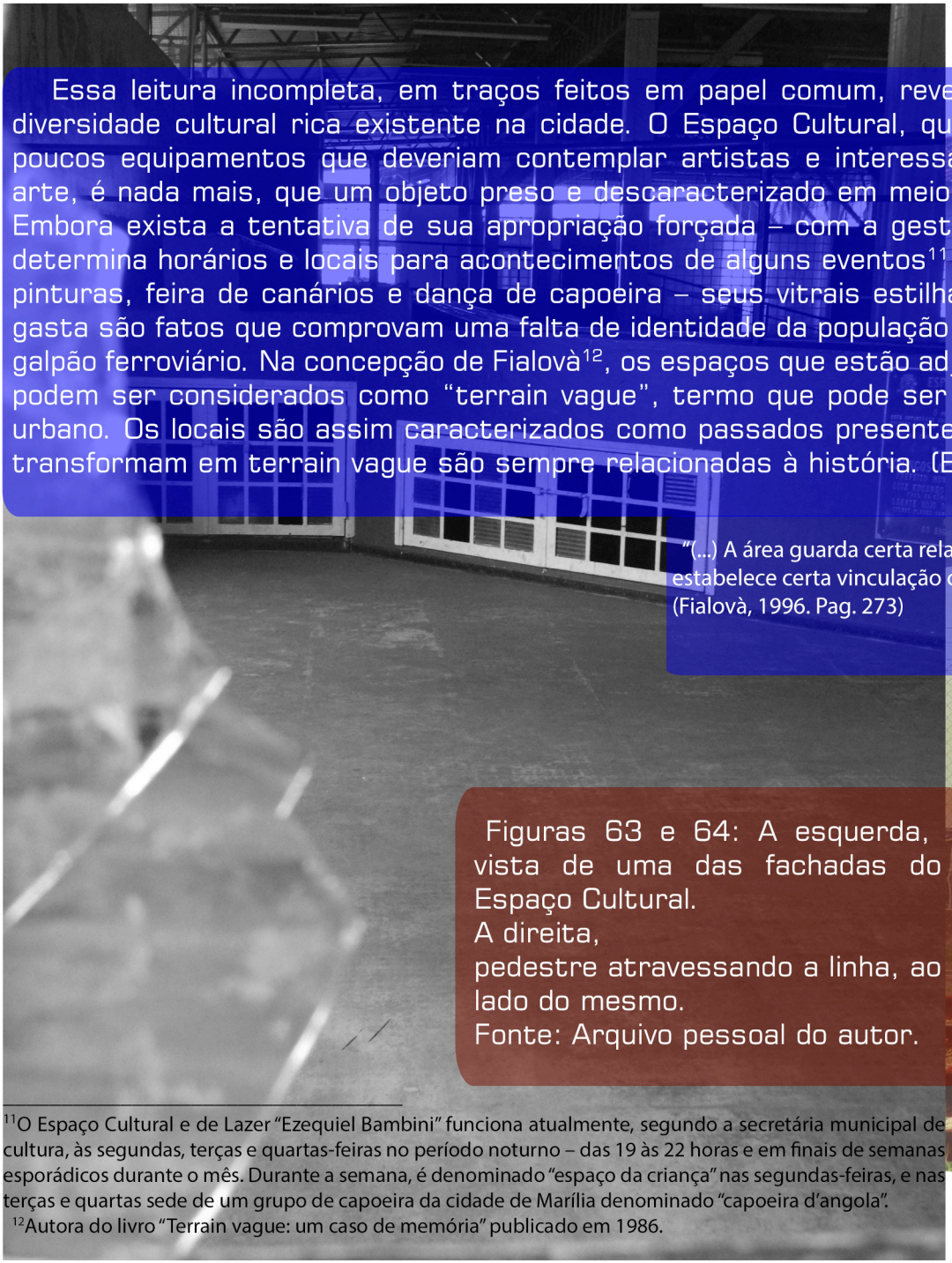


Figura 62: Antigo Galpão ferroviário, foco de estudo.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Essa leitura incompleta, em traços feitos em papel comum, revela o descuido com a diversidade cultural rica existente na cidade. O Espaço Cultural, que representa um dos poucos equipamentos que deveriam contemplar artistas e interessados em produção de arte, é nada mais, que um objeto preso e descaracterizado em meio ao centro de Marília. Embora exista a tentativa de sua apropriação forçada – com a gestão administrativa que determina horários e locais para acontecimentos de alguns eventos[11] , como exposições de pinturas, feira de canários e dança de capoeira – seus vitrais estilhaçados, e sua pintura gasta são fatos que comprovam uma falta de identidade da população local com este antigo galpão ferroviário. Na concepção de Fialovà[12], os espaços que estão adjacentes a linha férrea podem ser considerados como "terrain vague", termo que pode ser traduzido como vazio urbano. Os locais são assim caracterizados como passados presentes e as causas que as transformam em terrain vague são sempre relacionadas à história. (BORDE, 2014. Pag.8).

"(...) A área guarda certa relação com o passado e não estabelece certa vinculação com o presente (...)."
(Fialovà, 1996. Pag. 273)





Figuras 63 e 64: A esquerda, vista de uma das fachadas do Espaço Cultural.
A direita,
pedestre atravessando a linha, ao lado do mesmo.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

[11]O Espaço Cultural e de Lazer "Ezequiel Bambini" funciona atualmente, segundo a secretária municipal de cultura, às segundas, terças e quartas-feiras no período noturno – das 19 às 22 horas e em finais de semanas esporádicos durante o mês. Durante a semana, é denominado "espaço da criança" nas segundas-feiras, e nas terças e quartas sede de um grupo de capoeira da cidade de Marília denominado "capoeira d'angola".

[12]Autora do livro "Terrain vague: um caso de memória" publicado em 1986.



Figura 65: Capoeira d'Angola no Espaço Cultural.
Virada Cultural Paulista 2015.
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Embora edificado, o Espaço Cultural e de Lazer Ezequiel Bambini não reestabelece este vínculo entre tempos diferenciados, agregando em seu conjunto arquitetônico atividades desconexas .

As inconstâncias pelas quais passam o prédio, a exemplo seu total abandono, mais uma vez, no ano de 2012, são indícios de que a valorização do patrimônio cultural e arquitetônico que existe neste e outros prédios no recorte de área são irrelevantes. O edifício em questão, assim como os artefatos, que são produtos do homem, não possuem seu valor apenas ligado a isto, mas sim valor histórico e cultural decorrente do contexto ao qual é inserido e das transformações pelas quais passa ao decorrer do tempo (LEMOS, 1981 pag.11). Portanto, assim como as cidades passam pelos processos de transformação, que incluem seu surgimento, e crescimento, sua arquitetura deve se revelar em compasso aos avanços – mutante ou efêmera.

A realidade que vem ocorrendo em várias cidades de estados brasileiros, que possuem prédios ligados a um contexto de formação destas cidades, é a de projetos realizados sem leituras e analises prévias de pré-existências no local, bem como sem um uso que reflita os imaginários urbanos, que são sensivelmente florescidos na medida em que se observa e se tem conhecimento das regiões que sofrerão intervenção buscando ocupar ou costurar os vazios urbanos existentes ao longo dessas cicatrizes – linha férrea e adjacências.

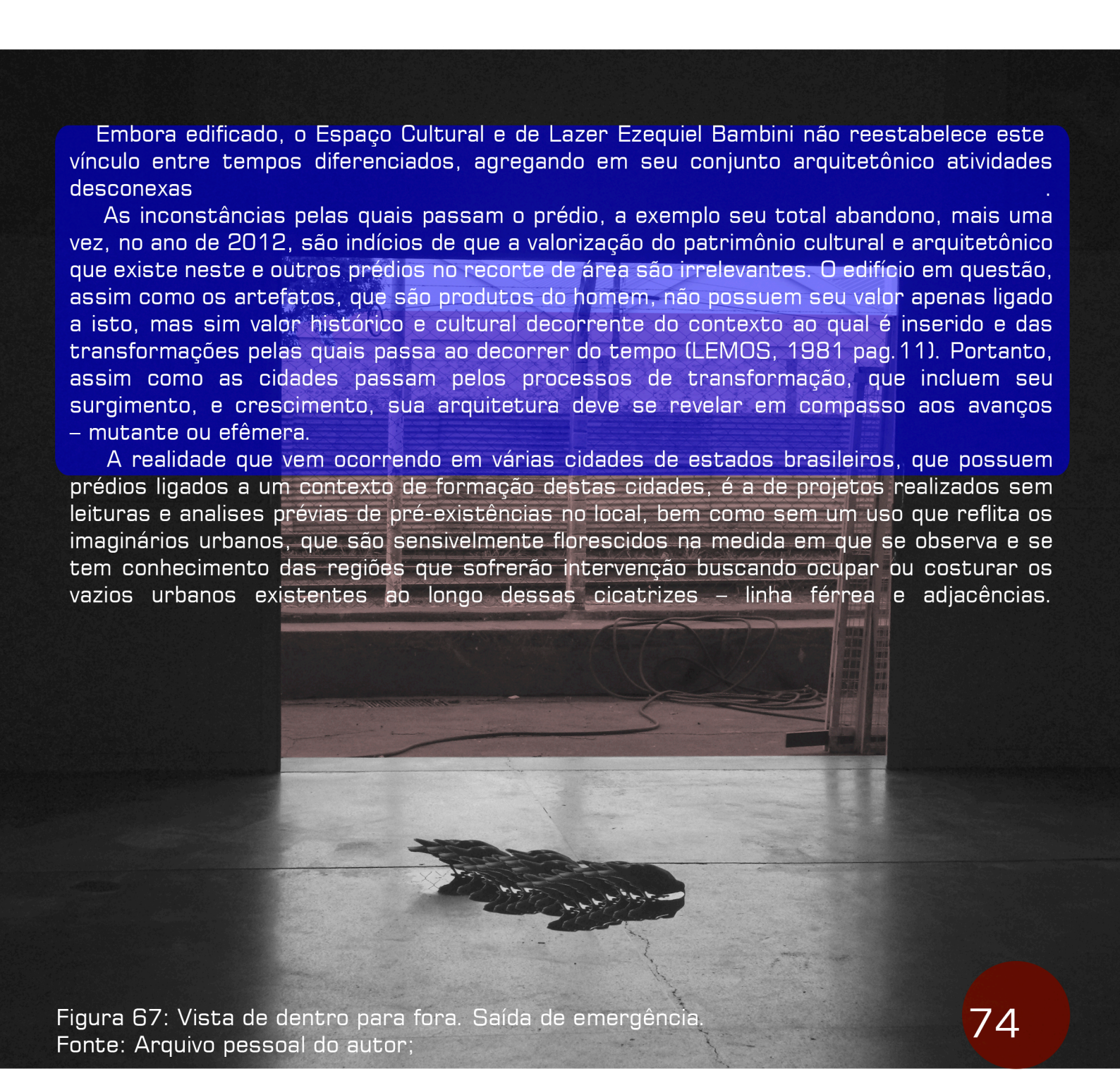


Figura 67: Vista de dentro para fora. Saída de emergência.
Fonte: Arquivo pessoal do autor;

Ajuste de Lente Focal: Estretégia de ação projetual.

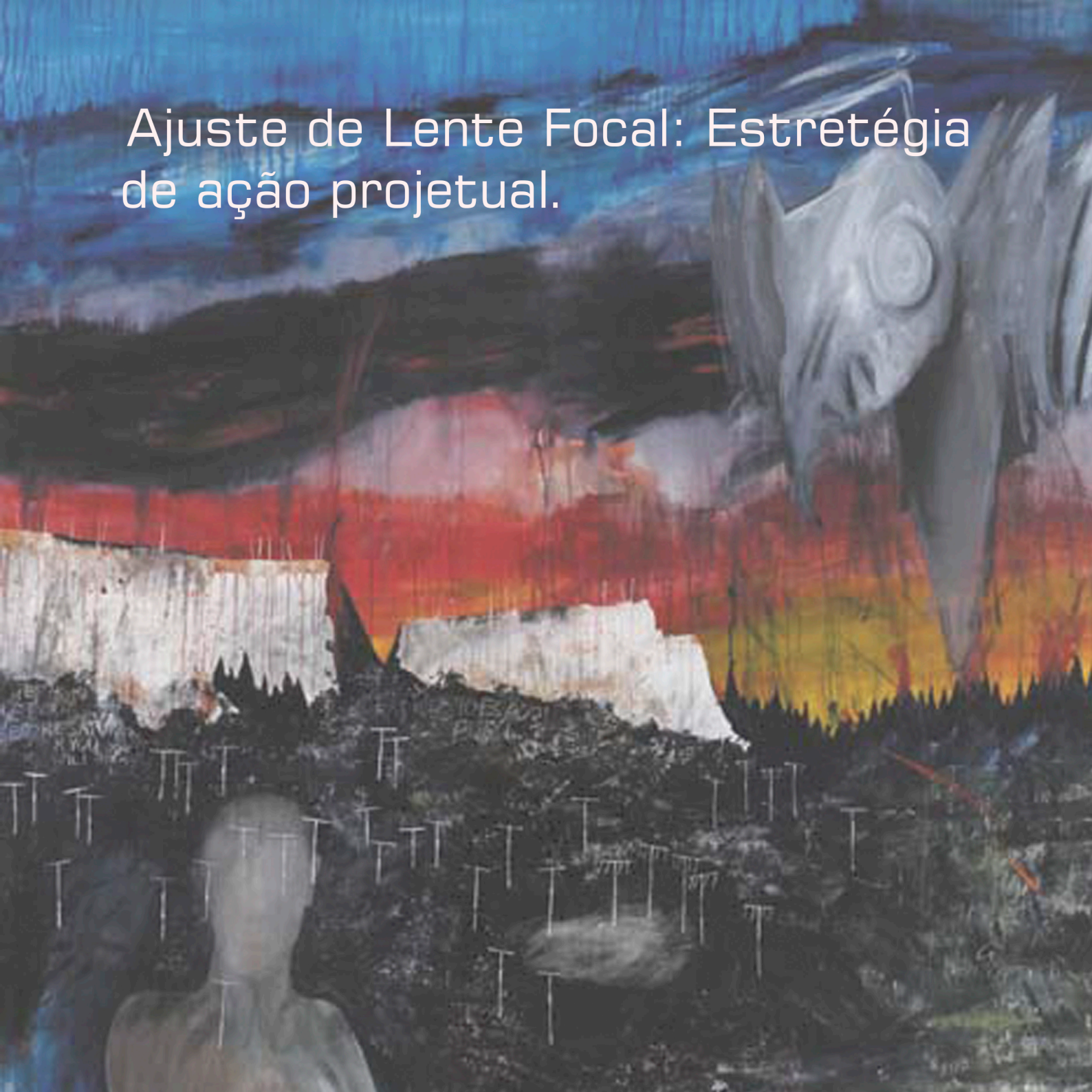


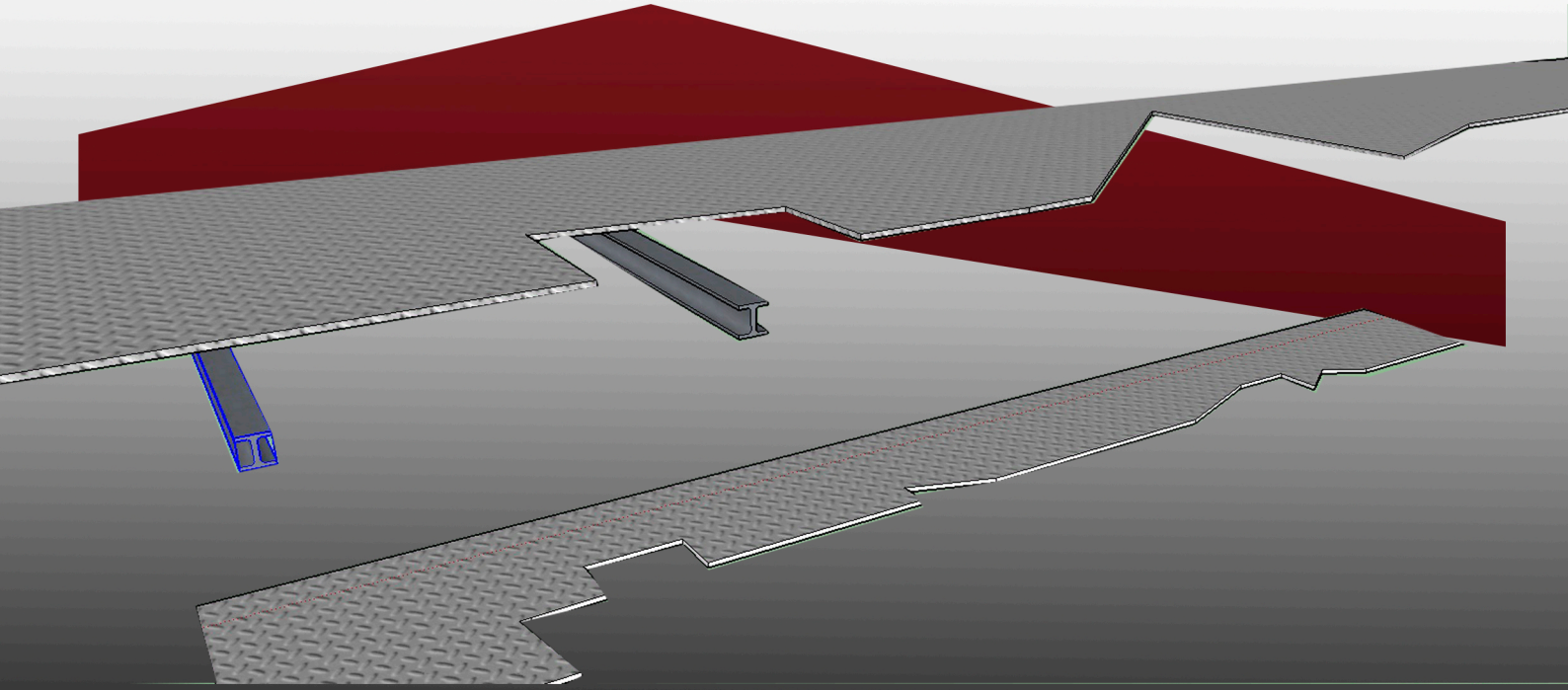


Figura 68: Uma das fachadas do Galpão.
Fonte: autoria própria.

A estratégia de ação em cima da análise da área através das revisões bibliográficas sobre a história do município de Marília, e outros textos que subsidiaram um entendimento do que acontece na cidade, e particularmente na área adjacente ao leito férreo, é de revalorização do Espaço Cultural e de Lazer "Ezequiel Bambini" através de uma vinculação do galpão com o tempo presente.

Essa proposta conta com o entendimento de que, devemos indicar usos e ocupações que de certa forma sejam capazes de trazer de volta ao galpão um motivo para que ele se sustente frente as evoluções temporais. Embora a arquitetura efêmera seja uma solução para as adjacências ao Espaço Cultural, o olhar se dedica para os espaços internos do mesmo, e portanto, uma produção permanente, mas flexível.

Entendendo a cidade como inconstante e composta por diferentes momentos, estes classificados como "camadas" pelo autor, dessa forma fica passível de abarcar o projeto com níveis que se assemelhariam aos ciclos a que passaram, e continuam passando, Marília. Dessa forma, pretende-se criar no Espaço Cultural verdadeiras camadas, sobrepostas e assimétricas, recortadas, que reflitam a cidade e usos capazes de valorizar o conteúdo ali existente.



Para tanto, pensa-se na criação de duas camadas internas, representadas por mezaninos de aço, que aproveitam o pé direito duplo do prédio. Muito se pensou sobre a manutenção e vinculação do pasado com o presente, de forma que ovos usos sejam coincidentes a usos já utilizados para que o contexto e vigência do local contemplem de certa forma o pré existente e o novo.

Uma primeira camada, saindo do nível da Praça agrega ao pavimento os usos já existentes: espaço das crianças, espaço da capoeira, palco para eventos e anexo onde hoje funciona o ACESSA SP.

Uma segunda camada, de transição, essa saindo do nível da rua, é ao mesmo tempo extensão do palco e passarela para o mezanino, que segue como terceira camada com novos usos determinando novas ocupações.



A vinculação de um prédio histórico, carregado de importantes significados arquitetônicos e urbanísticos, ao presente, não é tarefa fácil. Devido a carência que Marília possui em cultura e entertenimento, pensou-se na criação de um espaço cultural requalificado, com salas de exposições de arte, desenhado em planta livre, para funcionamento em contiguidade ao que acontece no pavimento inferior. Uma sala de exposição de filmes, e que funcione como local de estudo de cinema, seguido por aparato técnico e administrativo composto por sala de reuniões, depósito e copa. O mezanino em aço e os guarda corpos em vidro e a vedação da galeria também em vidro dão leveza estrutural ao projeto e facilitam a comunicação entre o novo e antigo constrído.

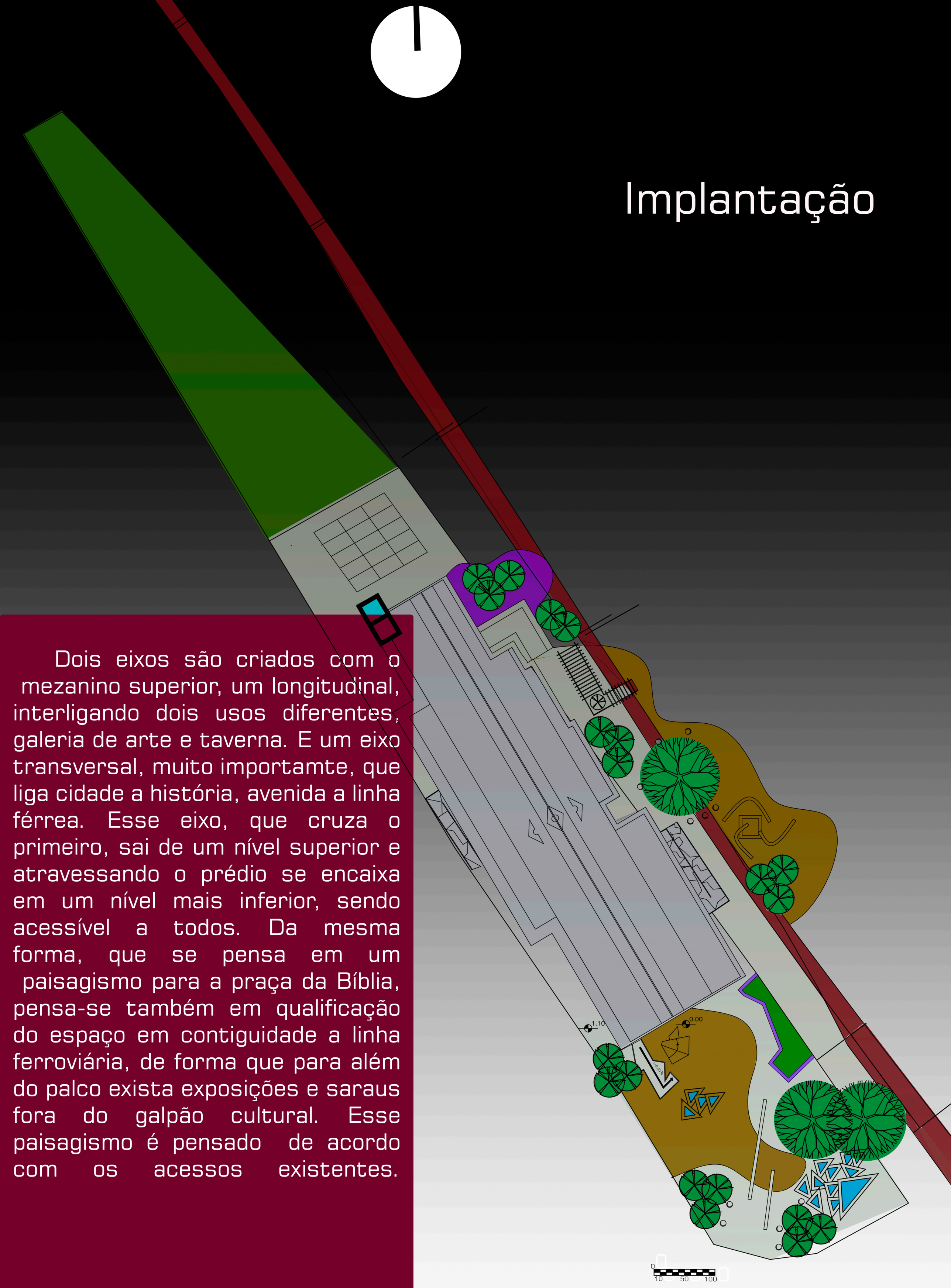


Para que exista a vinculação entre tempos sobrepostos, muito se pensou na criação de um local que pudesse funcionar todos os horários e todos os dias, sem interrupções, para que o prédio fosse capaz de não cair no esquecimento popular. Para tanto, a idéia de criação de uma Taverna ou bar e café é idealizada.

Embora o local não seja instrinsecamente um ambiente público já que em sua gestão há a contemplação do privado, é flexível e democrático. Sua localização na parte direita da planta, ao lado da passarela que corta o predio no sentido transversal em direção a linha é proposital já que dessa forma permite visibilidade ao pavimento inferior e a praça da Bíblia, requalificada.

Figura 69: Convivência entre capoeiristas do Grupo Capoeira D'Angola.

Implantação



Dois eixos são criados com o mezanino superior, um longitudinal, interligando dois usos diferentes, galeria de arte e taverna. E um eixo transversal, muito importamte, que liga cidade a história, avenida a linha férrea. Esse eixo, que cruza o primeiro, sai de um nível superior e atravessando o prédio se encaixa em um nível mais inferior, sendo acessível a todos. Da mesma forma, que se pensa em um paisagismo para a praça da Bíblia, pensa-se também em qualificação do espaço em contiguidade a linha ferroviária, de forma que para além do palco exista exposições e saraus fora do galpão cultural. Esse paisagismo é pensado de acordo com os acessos existentes.

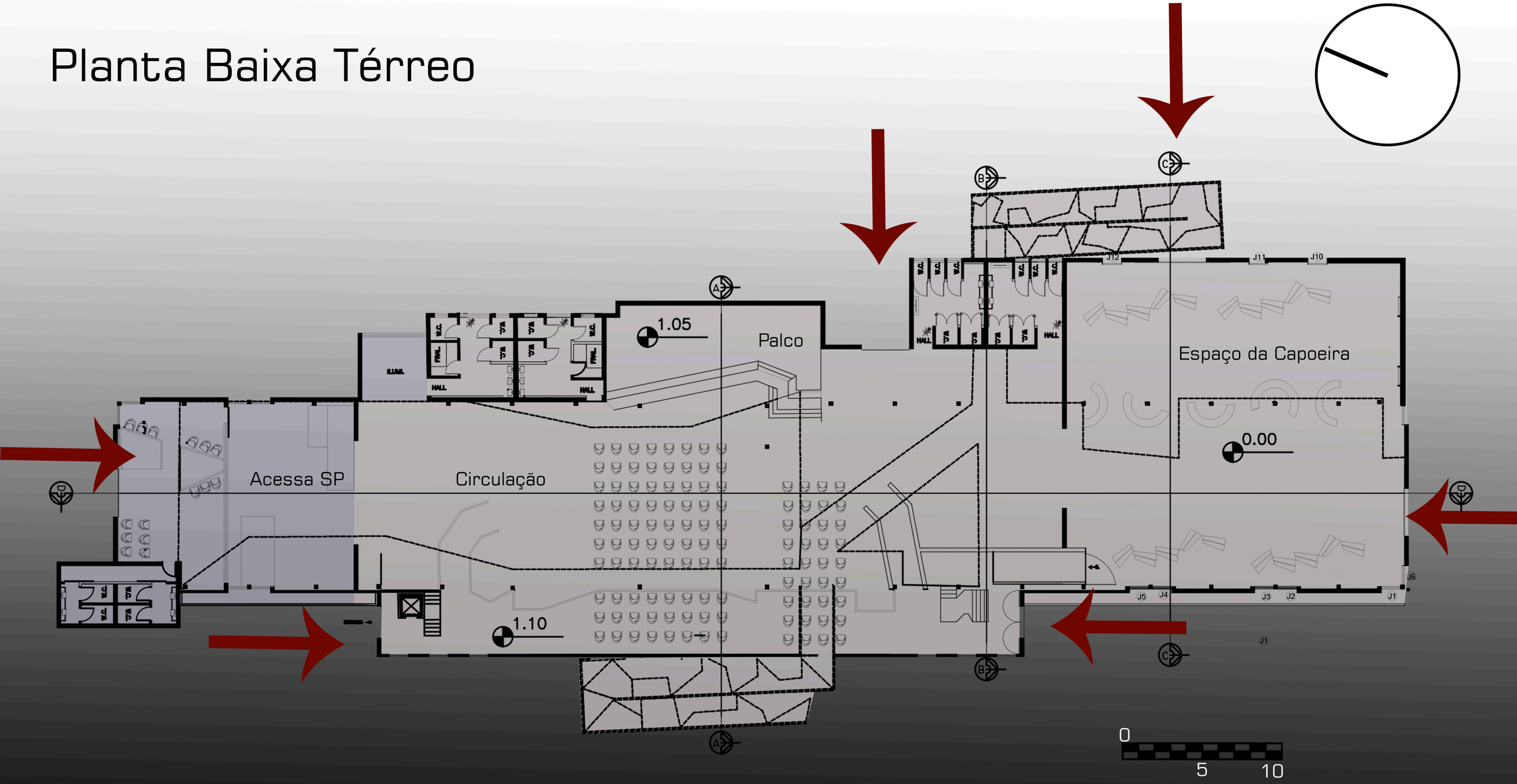
Legenda

- Praça Mário Quintana
- Linha férrea
- Pedra petit-pavê
- Espelho d'água
- Especíe de forração "Zebrina"
- Piso de concreto


Ipê


Coqueiro

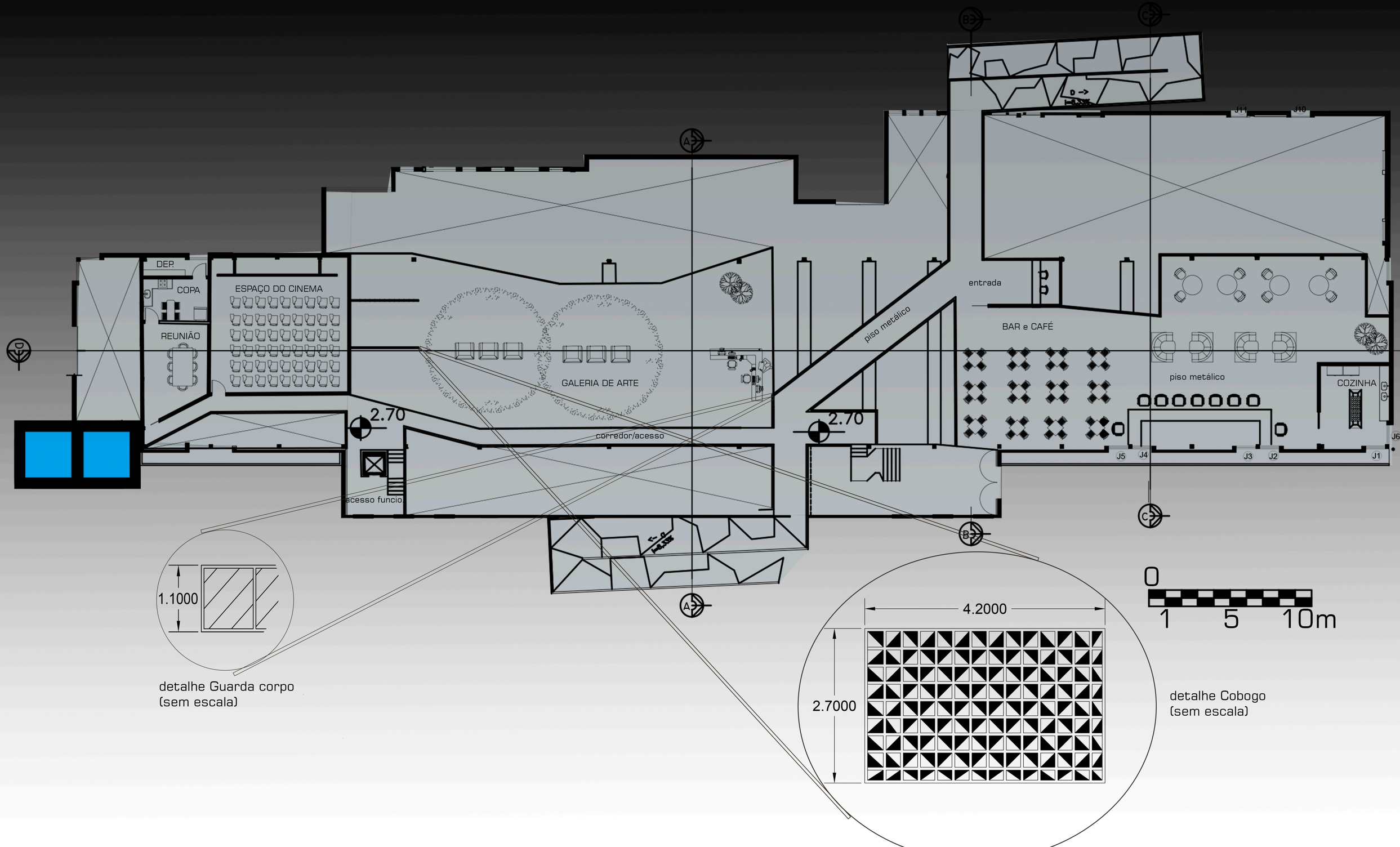
Planta Baixa Térreo



Legenda

acessos

Planta Baixa Pav. Superior



detalhe Guarda corpo
(sem escala)

detalhe Cobogo
(sem escala)



Em planta térrea e superior, é possível observar alguns recortes, que na justificativa do autor revelam um pouco sobre o crescimento espraiado das cidades. No acesso principal, saindo do nível da praça, temos 3 ambietes interligados por um eixo longitudinal, que se associa ao eixo anteriormente criado pela linha férrea, e que são separados apenas por algumas vedações em alvenaria mista de tijolos.

Em pavimento superior, o aceso se dá pelo mezanino intermediário, saindo do nível da rua. Bem próximo ao acesso principal, acima, temos a Taverna, com entrada pensada para públicos de todas as idades, já que além de bar é também café. Cortada por uma passarela, que marca o eixo transversal e permite a observação de pais ao seus filhos em palco de exposição, como exemplo.

CORTE BB



0

1 5 10m

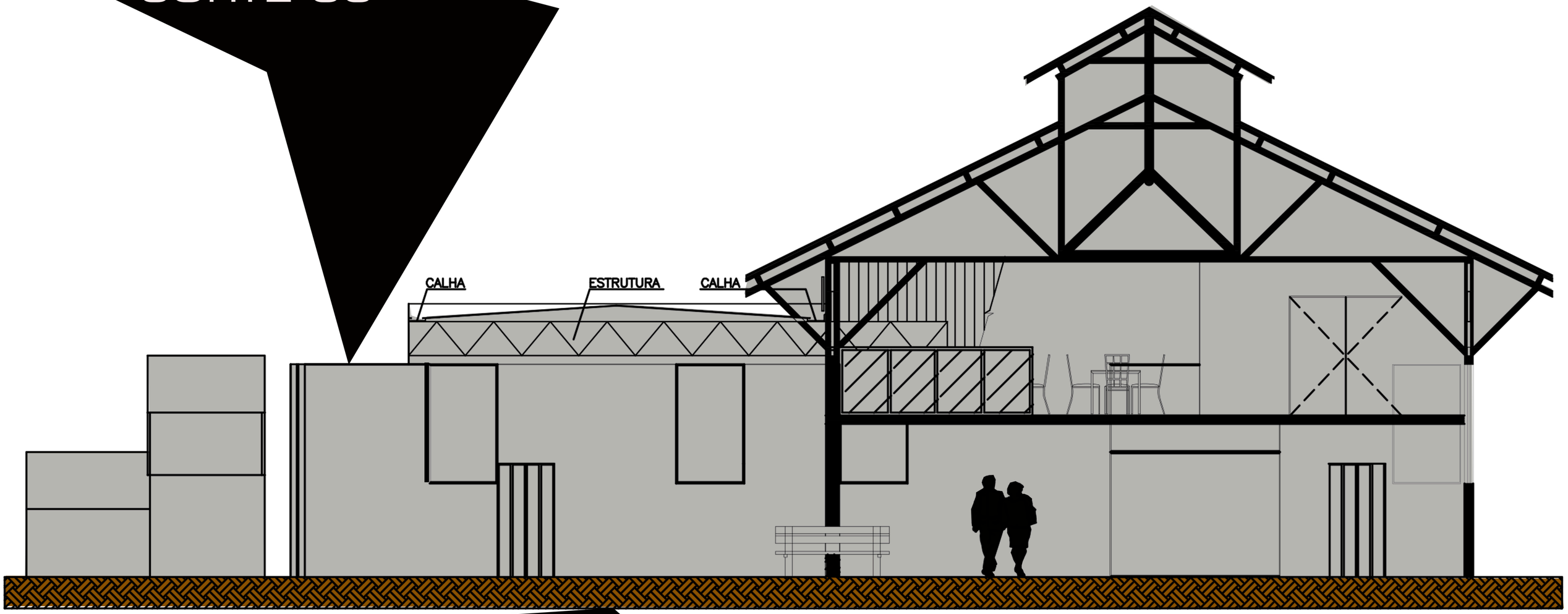
CORTE BB



0

1 5 10m

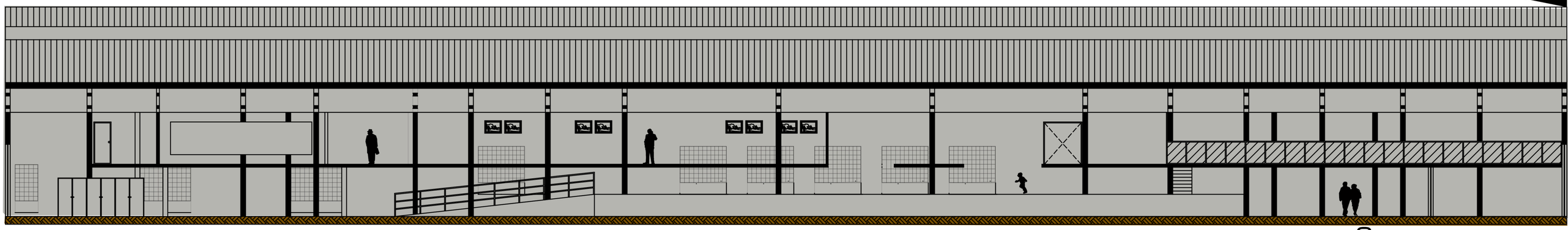
CORTE CC

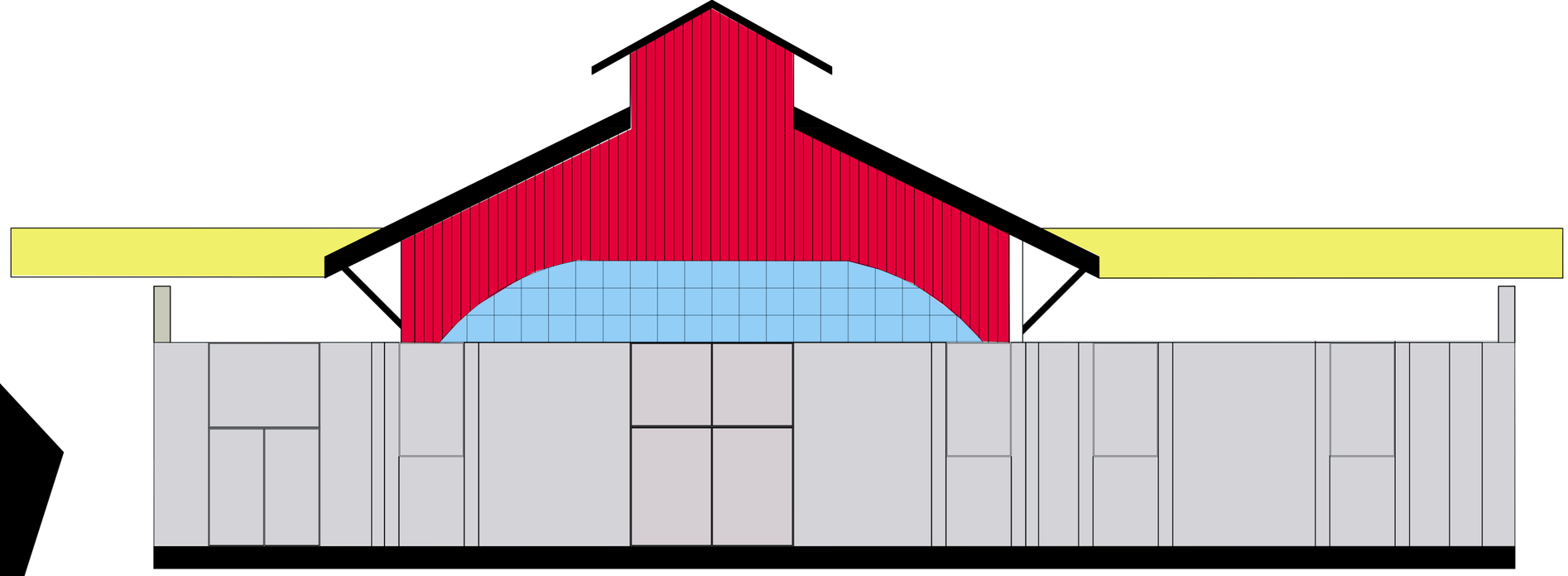


0

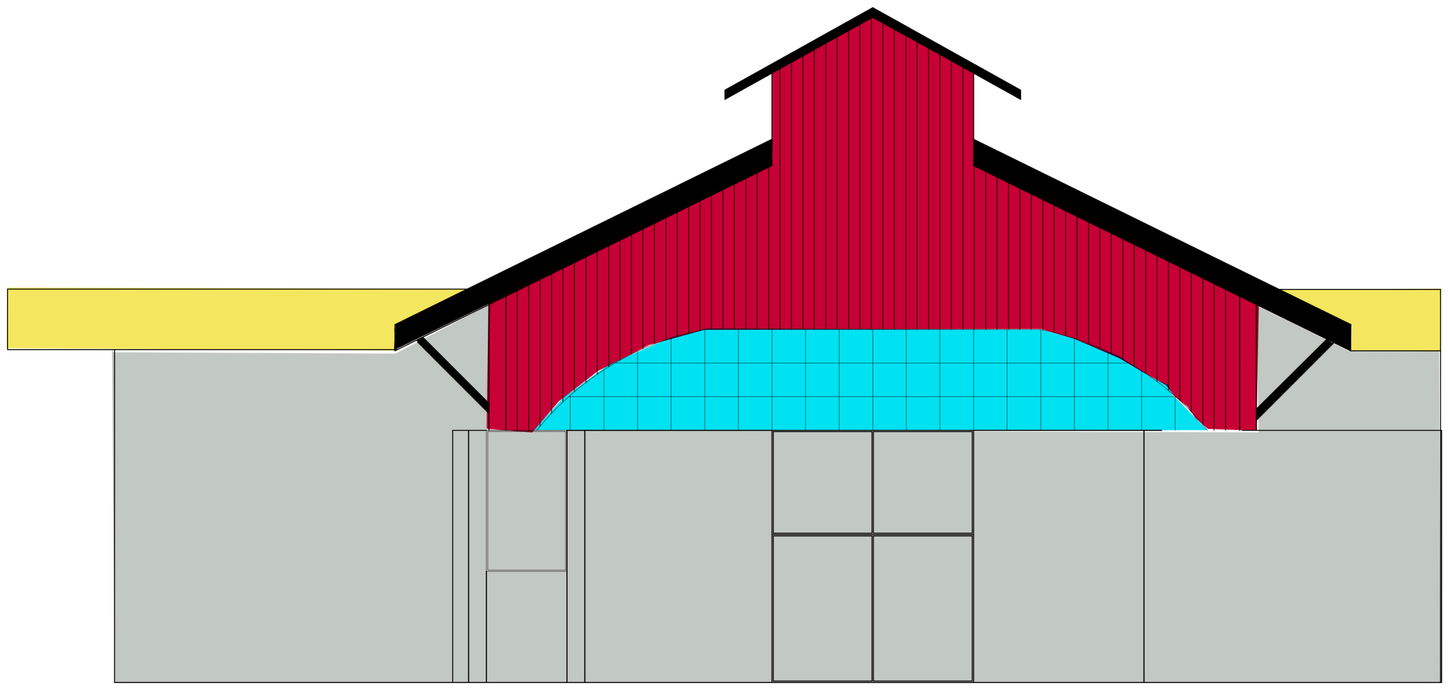
1 5 10m

CORTE DD

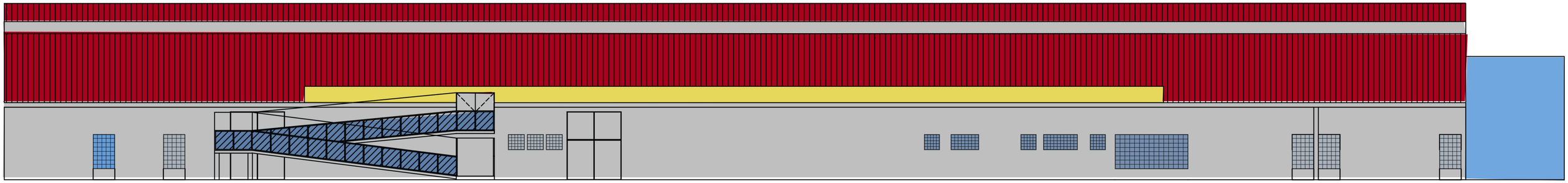




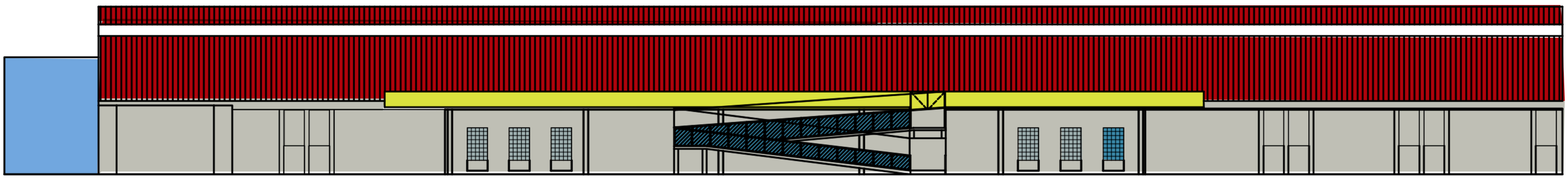
FACHADA FRONTAL



FACHADA POSTERIOR



FACHADA DIREITA



FACHADA ESQUERDA

Perspectivas



Figura 70: Vista Lateral do Espaço Cultural requalificado. Detalhe para a passarela.



Figura 71: Estacionamento atrás do Galpão Cultural.



Figura 72: Alargamento de calçada na Avenida Sampaio Vidal.



Fgura 73: Espaço da Capoeira



Figura 74: Palco e circulação.



Figura 75: Taverna e café.

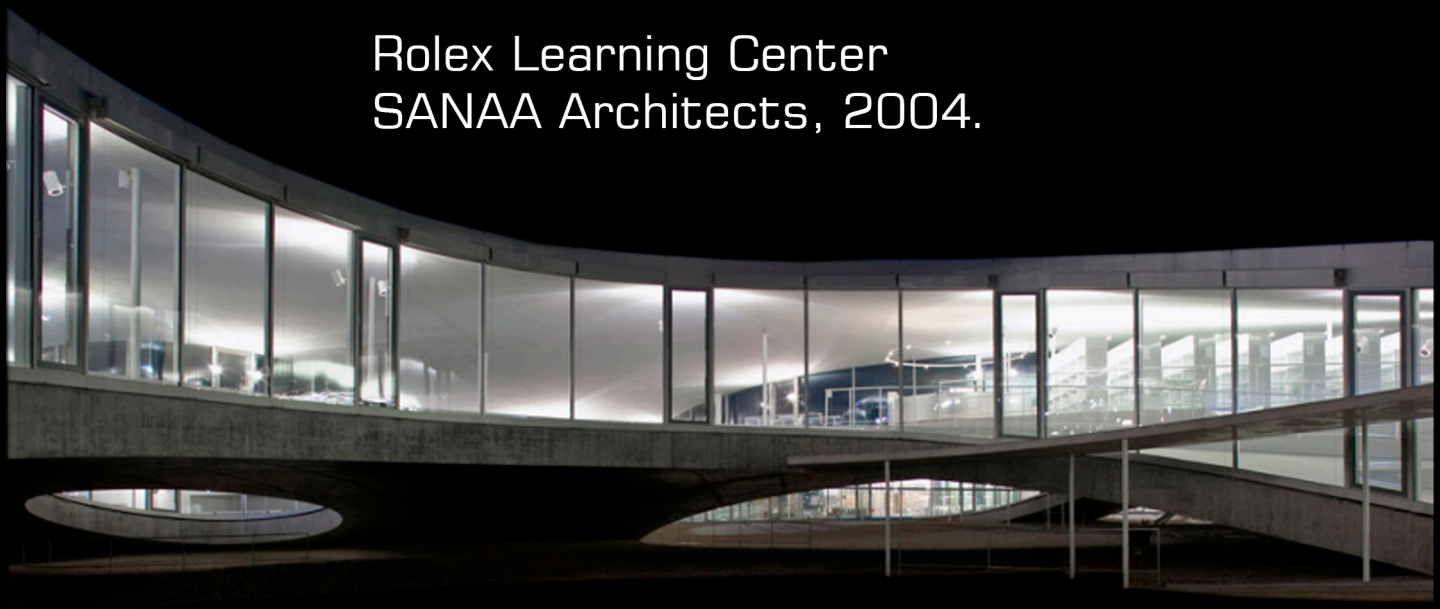


Figura 76: Galeria de arte a esquerda e eixo transversal a direita.



Figura 77: Linha férrea cortando o Espaço Cultural.

Rolex Learning Center
SANAA Architects, 2004.



Cinema Paradiso, Suíça
Shara Lotfi, 2004.

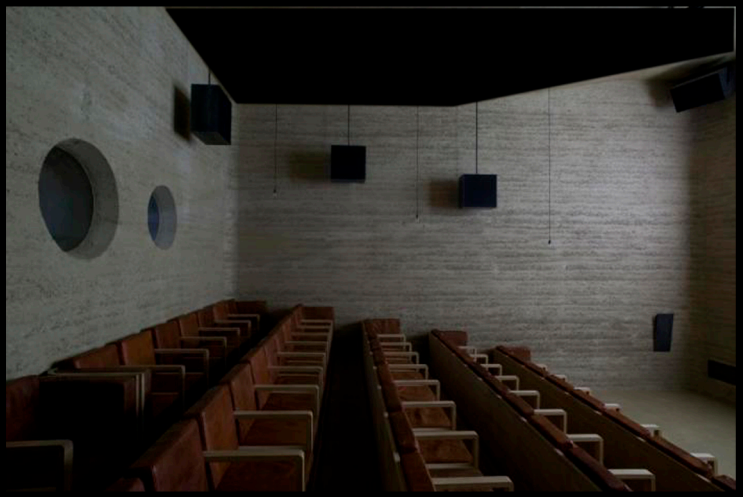




Figura 78: Referências Projetuais.
Fonte: Google.

Referências Bibliográficas

Agenda Marília. Fotos Antigas e Históricas de Marília-SP. Disponível em:http://www.agendamarilia.com/fotosantigas Acessado em 10 de Março de 2015.

Câmara Municipal de Marília. Comissão de Registros Históricos. Disponível em < http://www.camar.sp.gov.br/index2.php?pag=TORnPU9EUT1PR1k9TOd-FPU9UYz1PVEE9TORnPU9HWT1PVGc9T1dZPU9XRTO=&categoria=10&galeria=10> Acessado em 10 de Março de 2015.

Catálogo de Imagens Antigas do IBGE. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br> Acessado em 10 de março de 2015.

Carta de Atenas. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf> Acessado em Junho de 2015.

Carta de Veneza. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf> Acessado em Junho de 2015.

BORDE, A. L. Percorrendo os Vazios Urbanos, 2003.

BISPO, T. O cinema na Cidade: O pioneirismo no interior paulista, Marília-SP (1927-2000). 2014.

FIORIN, Evandro. Marília: Patrimônio e Marginalizade ao longo da linha férrea. Presidente Prudente, 2014.

LEMOS, Carlos A. C. O que é Patrimônio Histórico? São Paulo. In: Coleção Primeiros Passos, n. 51. 1981

MARICATO, E. Operação urbana consorciada:diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? 2002.

MELAZZO, E. S. Marília: especialização industrial e especialização do comércio: trajetórias de uma cidade média.

MOREIRA, B. G. Marília: cidade nova e bonita. Monografia. Marília: SP, 1946.

MOURÃO, P.F. A industrialização do Oeste Paulista: o caso de Marília-SP, 1994.

PINTO, A. L. História da Viação pública de São-Paulo, 1977.

POVOAS, G. Marília: Monografia. Marília: serviços de estatística da prefeitura de Marília, 1947.

REBORATTI, C. Geografía Y Ambiente. 2006.

SANTOS, Milton. A natureza do Espaço, Técnica e tempo, Razão e Emoção. 4ª ed. 2006.