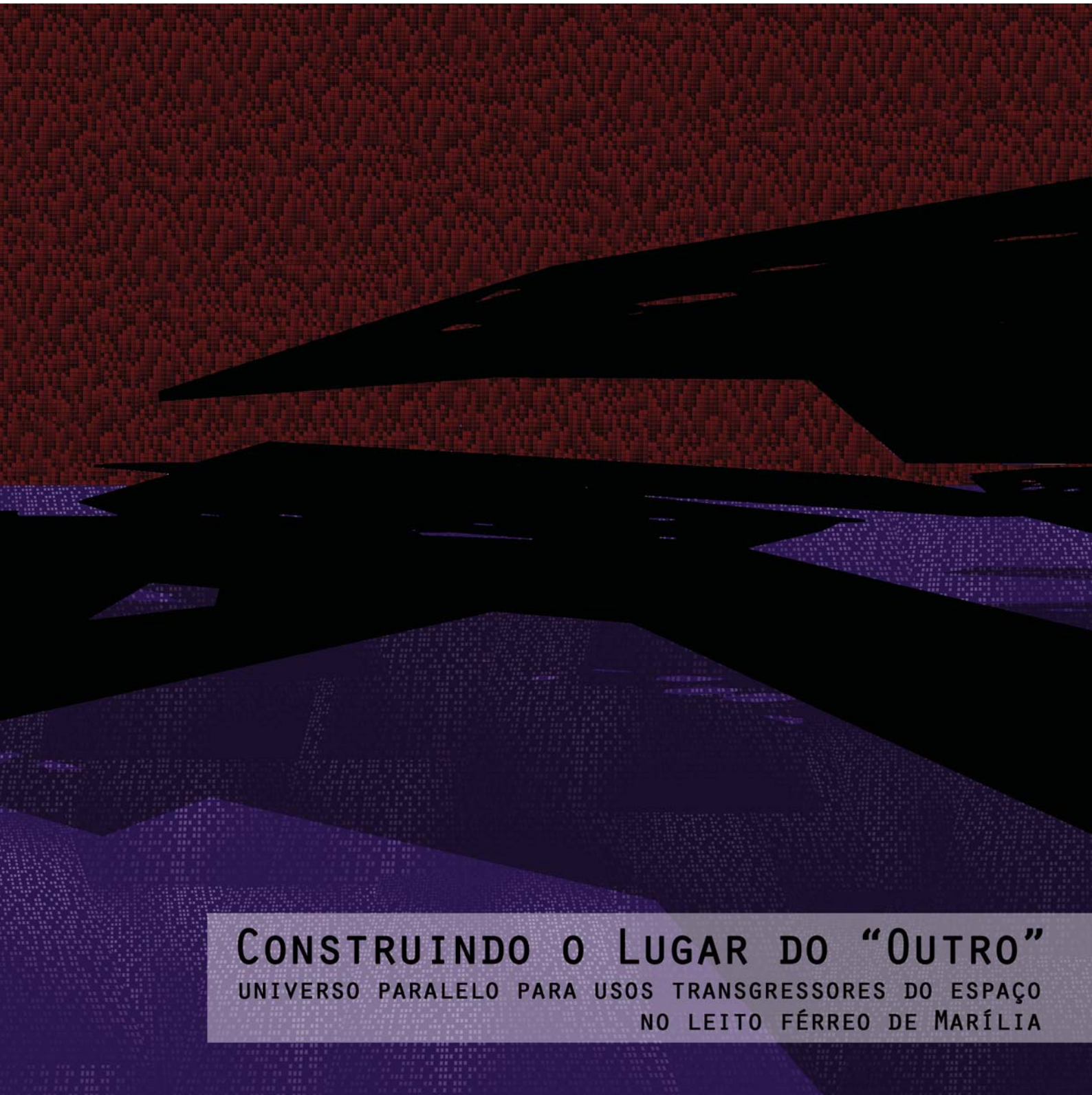




CONSTRUINDO O LUGAR DO “OUTRO”

UNIVERSO PARALELO PARA USOS TRANSGRESSORES DO ESPAÇO
NO LEITO FÉRREO DE MARÍLIA



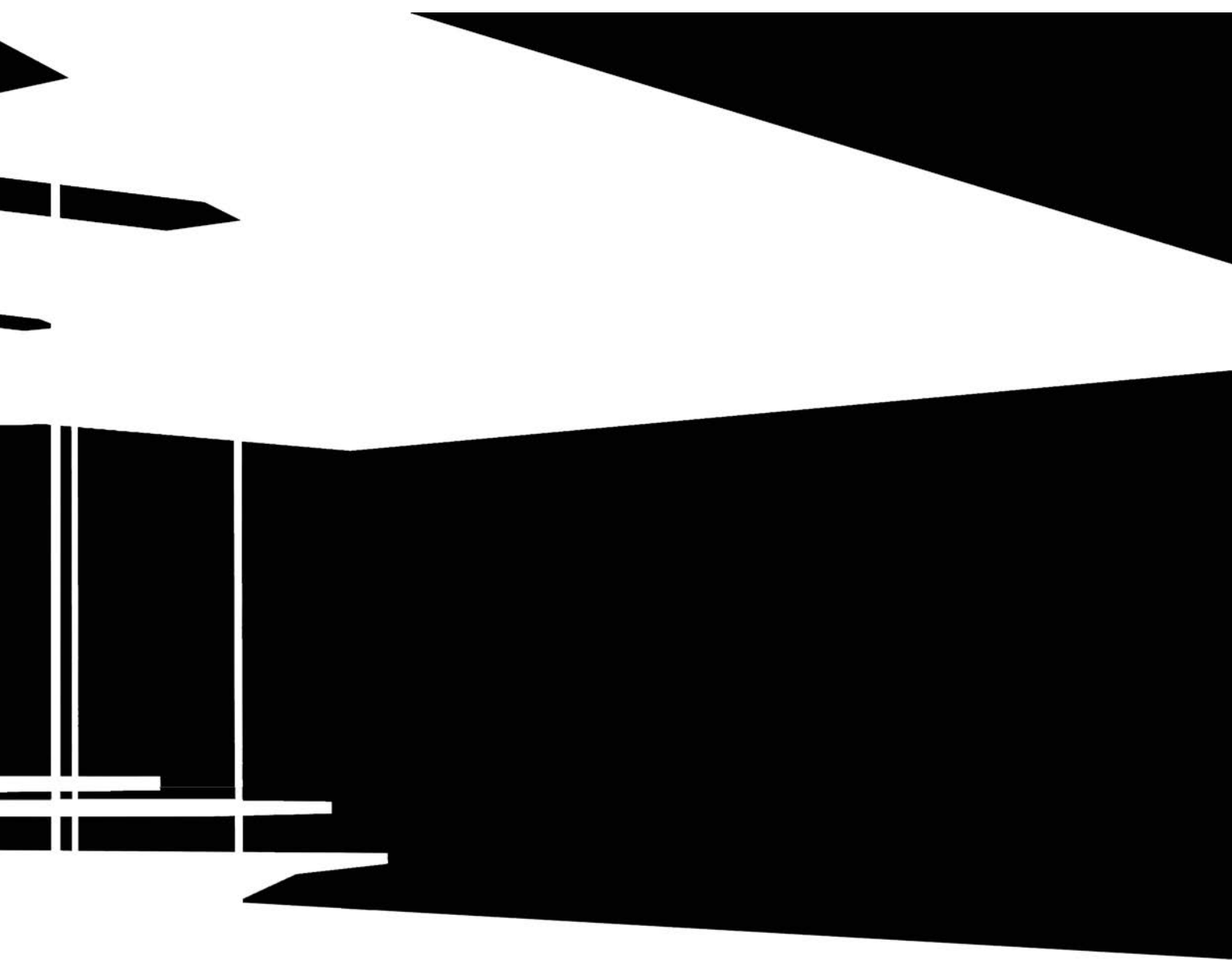


TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO
ARQUITETURA E URBANISMO FCT - UNESP
ARTUR FELIPE DA COSTA ROSA
ORIENTADO POR DR. EVANDRO FIORIN
2015

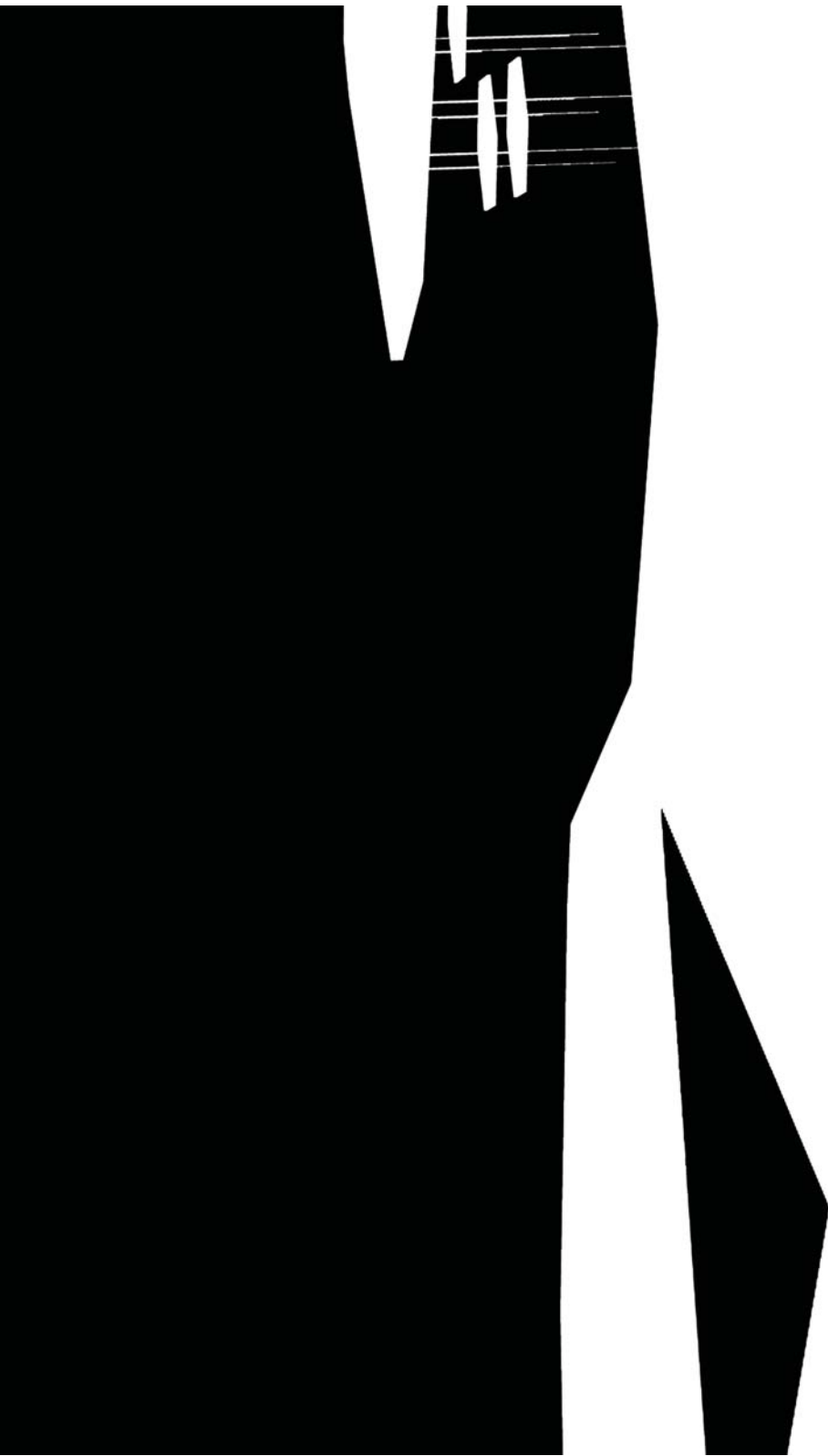
CONSTRUINDO O LUGAR DO “OUTRO”

UNIVERSO PARALELO PARA USOS TRANSGRESSORES DO ESPAÇO
NO LEITO FÉRREO DE MARÍLIA





DEDICO ESTE TRABALHO AOS MEUS PAIS QUE SEMPRE ESTIVERAM
PRESENTES. AO MEU FILHO POR SER O MAIOR ESTÍMULO PARA
FINALIZAÇÃO DO CURSO.





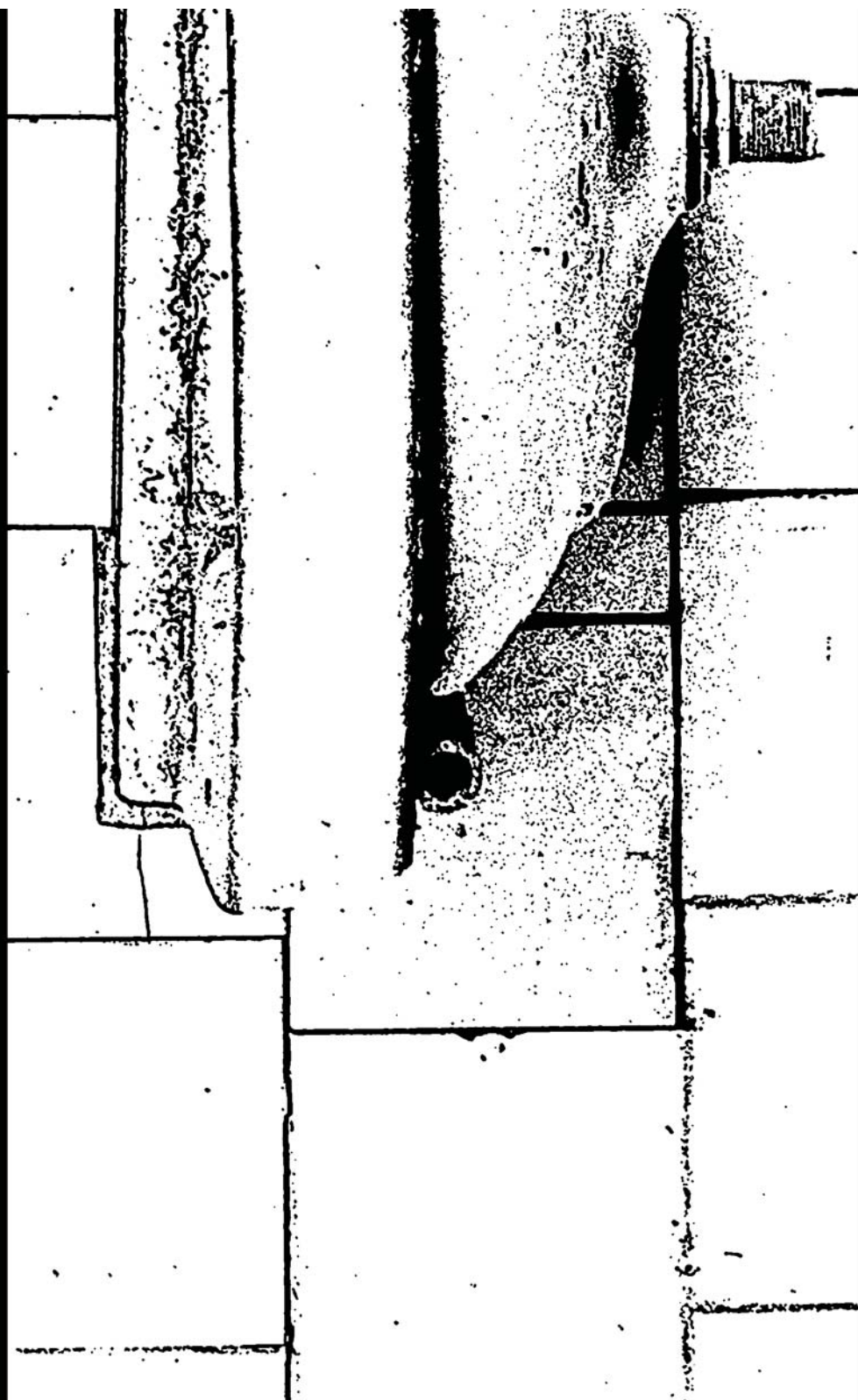
AGRADEÇO A TODOS QUE PARTICIPARAM DO MEU PROCESSO DE FORMAÇÃO E
VIVÊNCIA NA CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE.
AOS PROFESSORES QUE INCENTIVARAM MEU PROCESSO PROJETUAL E QUE ME
TROUXERAM DIVERSOS QUESTIONAMENTOS, EM ESPECIAL MEU PROFESSOR E
ORIENTADOR EVANDRO FIORIN QUE ACOMPANHOU E ORIENTOU GRANDE PARTE DOS
MEUS TRABALHOS.

AOS MEUS AMIGOS DUBIELA, JAPINHA, PÉTILINZANI, TANZOCA, LIGIA, DÂMIA
E MARCELERA QUE NUNCA DEIXARAM DE ESTAR AO MEU LADO.
A QUEM FOI MINHA FAMÍLIA DURANTE ESSES ANOS DE ESTUDOS, XIPERA E
FLORES, QUE COMPARTILHARAM QUASE TODOS MEUS MOMENTOS E ÁPICES
PESSOAIS.

A QUEM ME AJUDOU PROFISSIONALMENTE E INTELECTUALMENTE, EM ESPECIAL A
ARQUITETA CRISTIANA PASQUINI.
A TODOS QUE MESMO QUE POR POUCO TEMPO PASSARAM PELO MEU CAMINHO E
DEIXARAM UMA BOA LEMBRANÇA.

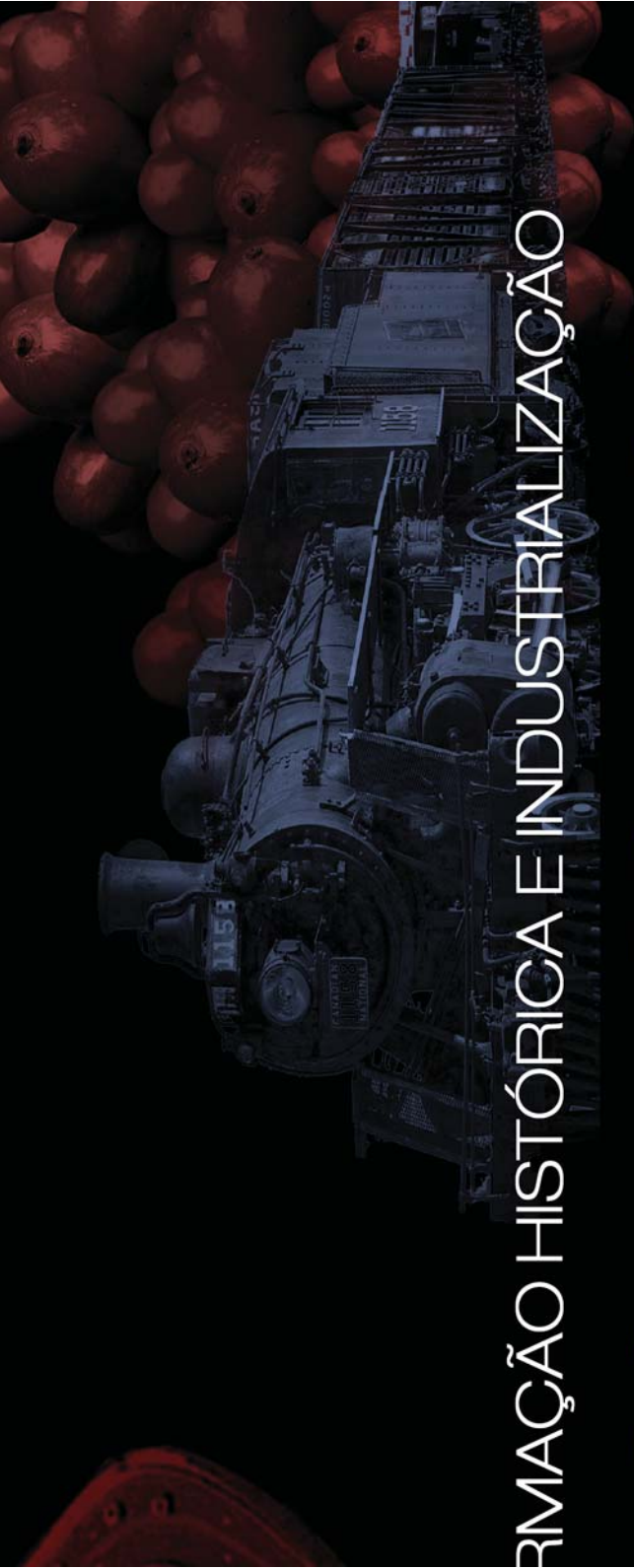




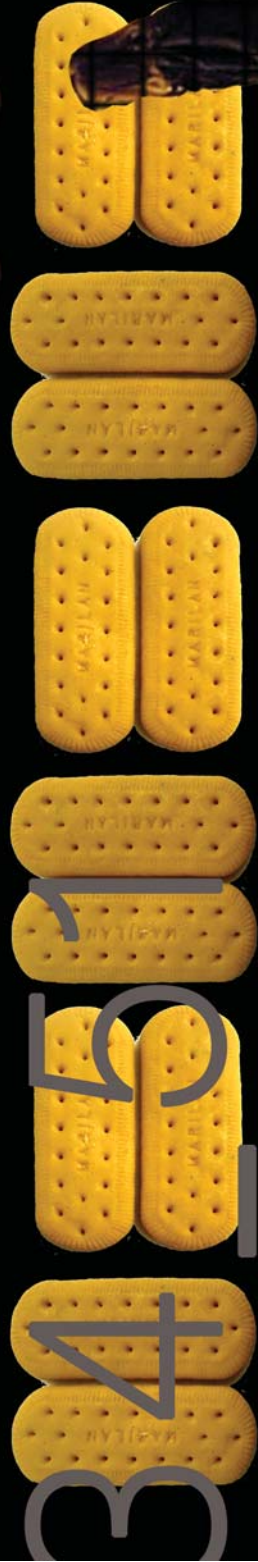




'SEJA MARGINAL, SEJA HERÓI' HELIO OITICICA, BANDEIRA SERIGRAFADA, 1968



INDUSTRIALIZAÇÃO E HISTÓRIA



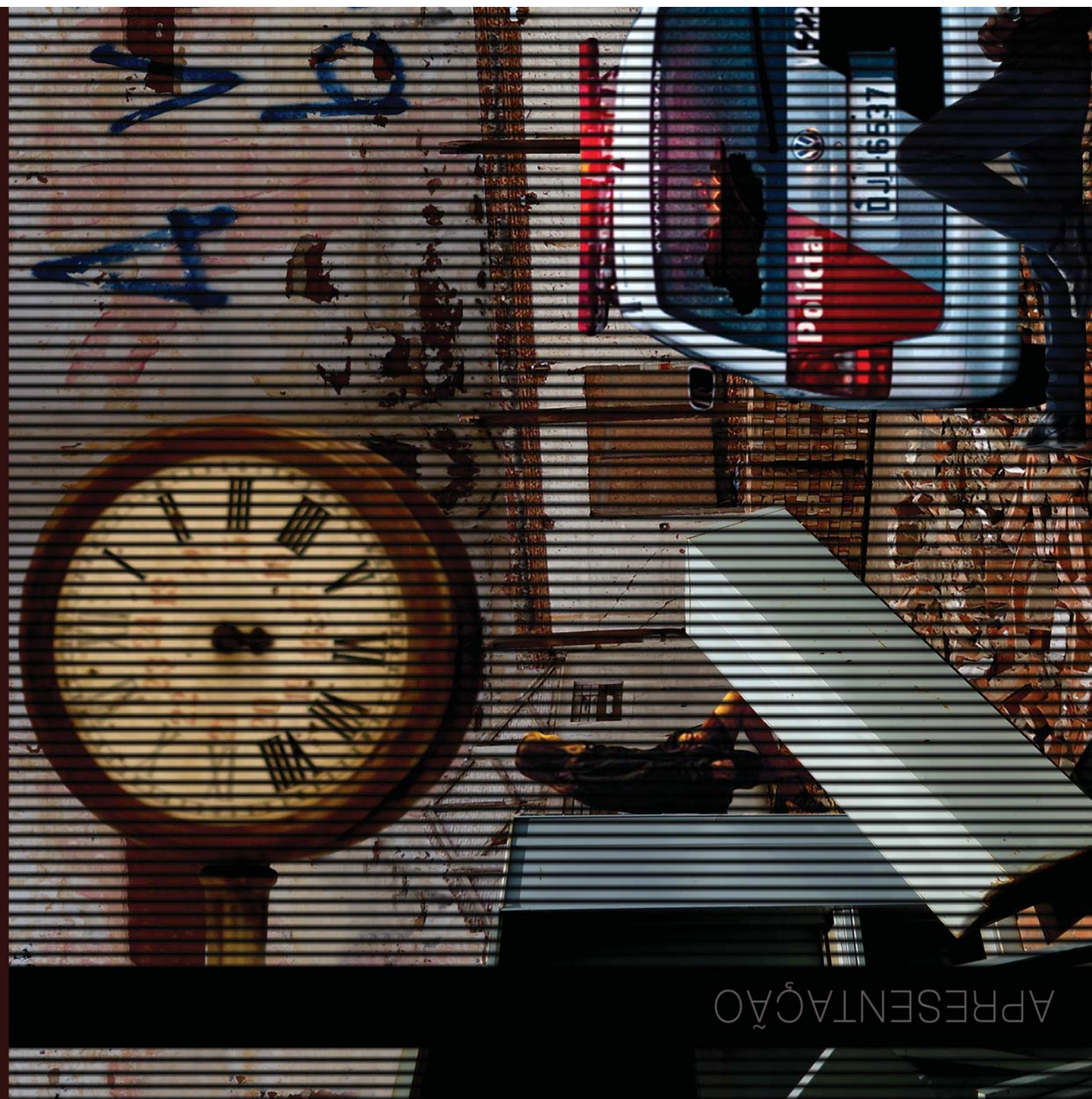
INDUSTRIAS: O LUGAR DO OUTRO

Personagens
de dinheiro
construindo o lugar do outro



146 151

REFERÊNCIAS





CASA PRÓPRIA

Por unidade R\$ 1.541,00

Parcelas a partir R\$ 491,94

UTILIZE SEU FGTS

NÃO PERCA TEMPO!!!

AGENDE SUA VISITA

4 998450011



O trabalho aqui proposto será desenvolvido na cidade de Marília, interior do estado de São Paulo, que teve sua origem no começo do sec. XX tendo como principal atividade econômica a produção de café e outros produtos agrícolas. Ao contrário de diversos municípios do interior, sua gênese é dada por uma rodovia, mas apóia seu crescimento na linha férrea.

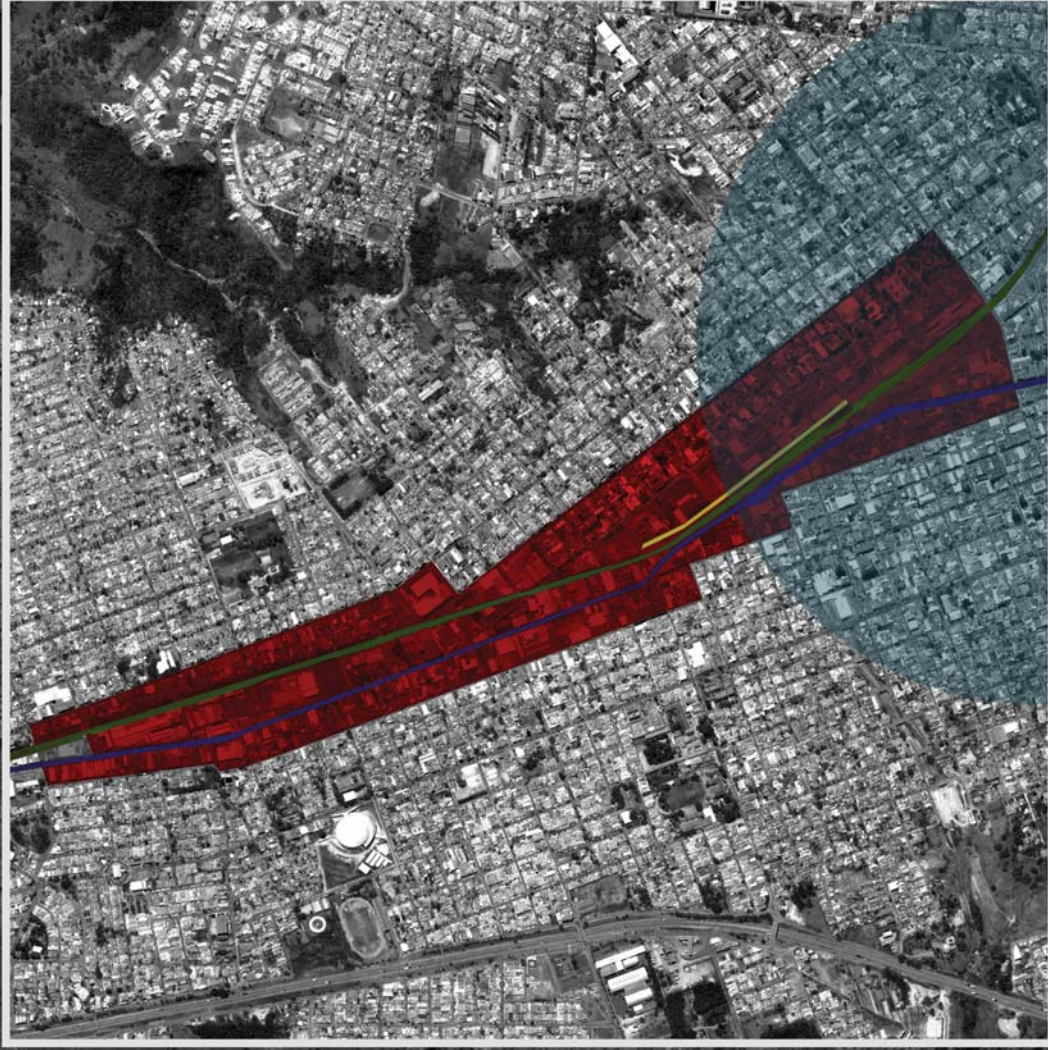
Dentro da cidade, especificamente será pesquisada a Avenida das Indústrias e seu entorno, englobando parte da linha férrea, a principal avenida da cidade e sua continuação, Avenida Sampaio Vidal e Avenida Castro Alves, e áreas importantes próximas ao centro como praças, pontos de pernoite de moradores de rua e zonas de prostituição.

Dentro desta área pesquisada, diversas percepções se levantam como parte imprescindível, como as diversas apropriações ali existentes, as áreas de descanso de trabalhadores da região, áreas de passagem de automóveis, a feira, áreas de pernoite e uso de drogas por moradores de rua, pontos de prostituição, os brownfields existentes, além de entender como funciona a política pública de limpeza da cidade.

Como resposta a complexidade ali existente, uma intervenção arquitetônica que também é urbanística que redesenhe os fluxos e preserve os usos da região. Tal intervenção deve ser pensada a partir de um levantamento de uso e ocupação das áreas já descritas, conversas e entrevistas com os trabalhadores da região, transeuntes, prostitutas e moradores de rua. Intrínseco a essa diversidade respeitar o outro¹ dentro de suas diferenças, e destas diferenças conceber um partido de projeto.

¹ Levinas, E. - Totalidade e Infinito: Ensaio sobre a exterioridade, 2013, Lisboa, edições 70 LDA.

MARÍLIA
POP. 220.000 HAB.



370 KM

GRANDE SÃO PAULO

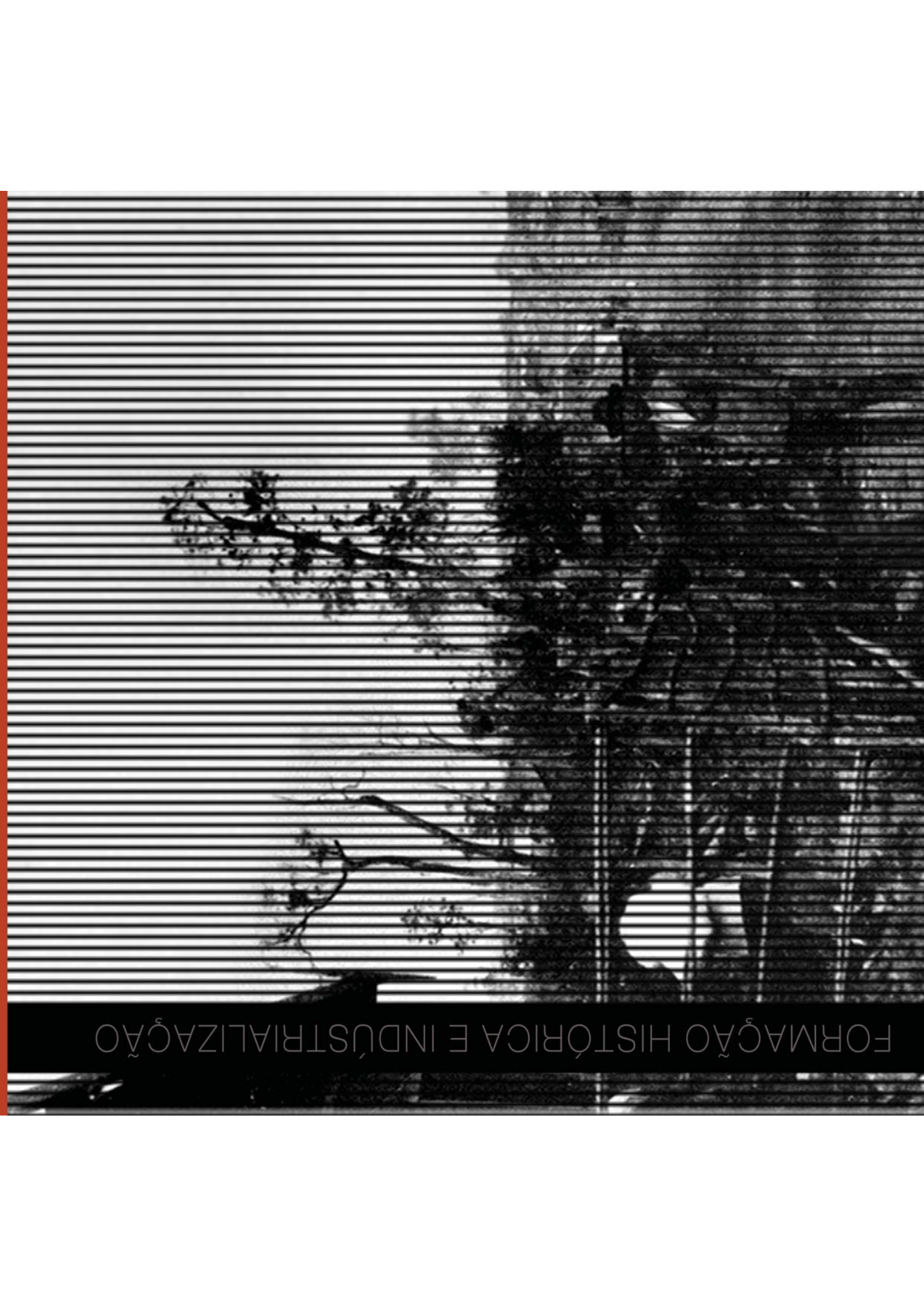
REGIÃO CENTRAL DE MARÍLIA

AV. DAS INDÚSTRIAS

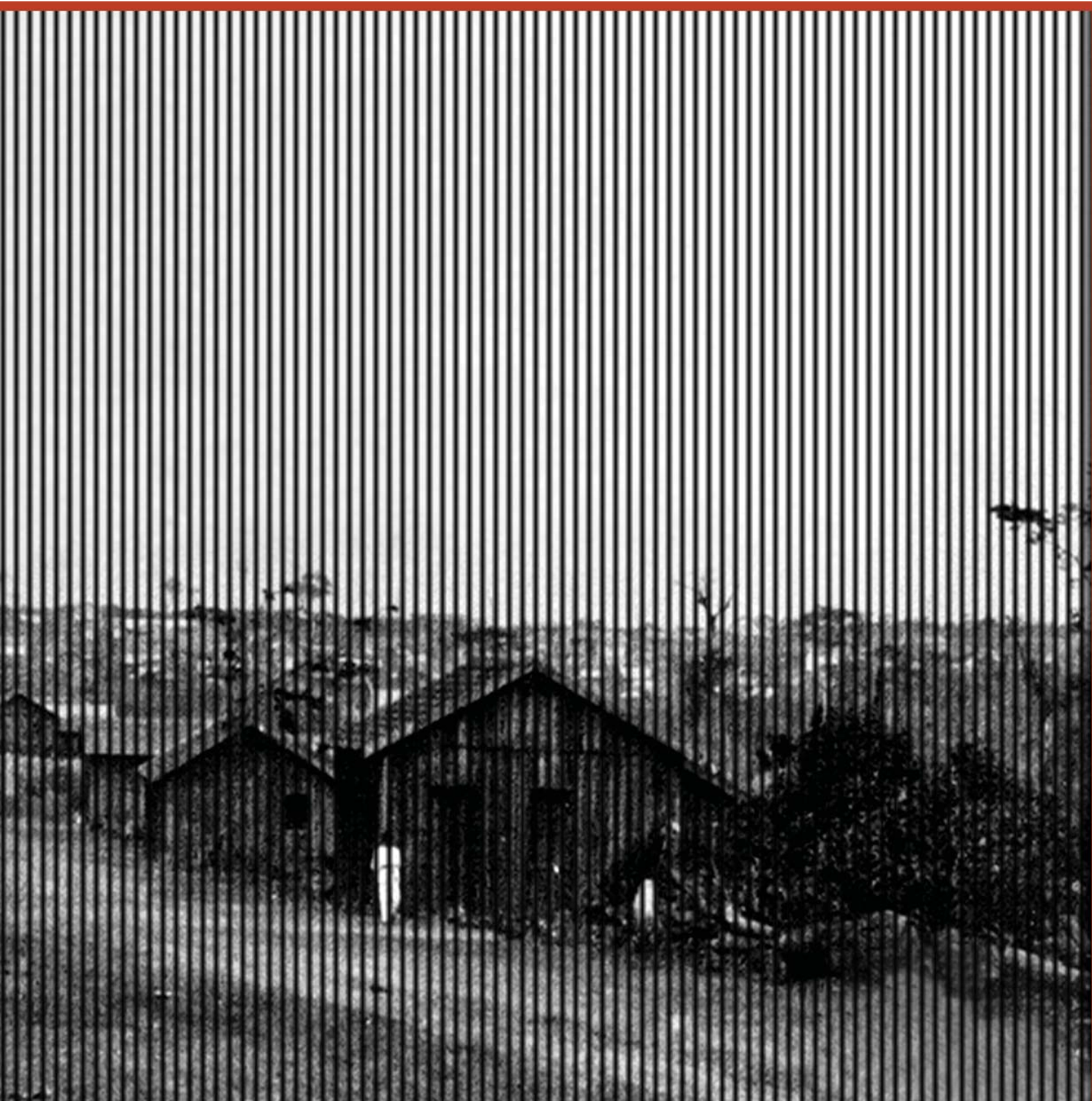
ÁREA PARA LEVANTAMENTO DE USO DO SOLO

AV. SAMPAIO VIDAL E AVENIDA CASTRO ALVES

LINHA FÉRREA



FORMAÇÃO HISTÓRICA E INDUSTRIALIZAÇÃO



A exploração da região de Marília começa em 1905 pela comissão Geográfica e Geológica do Estado, em 1913 Cel. Antonio Carlos Ferraz Sales abriu um picadão de 147 km, tal picadão cortava parte da atual cidade e foi onde se localizaram os primeiros habitantes. Em 1915 começa a plantação de café no espição, se intensificando nos próximos anos. Em 1923 as primeiras casas de tabuas surgem, criando o núcleo de habitantes alto cafezal, também surge uma olaria e uma capela. Ao lado do alto cafezal em 1926 surge a Vila Barbosa, e outra terra chamada Marília. (BARROS, 1981 p. 3)

Em agosto de 1926, Marília torna-se vila, com o nome de Alto Cafezal, no final do mesmo ano a vila eleva-se para Distrito de Paz e já em 1929, sob autoria de Bento de Abreu a região se torna Município. Portanto Marília surge a partir desses três patrimônios iniciais, seus primeiros bairros, Alto Cafezal, Vila Barbosa e Marília. (BARROS, 1981, p. 3 e 4)

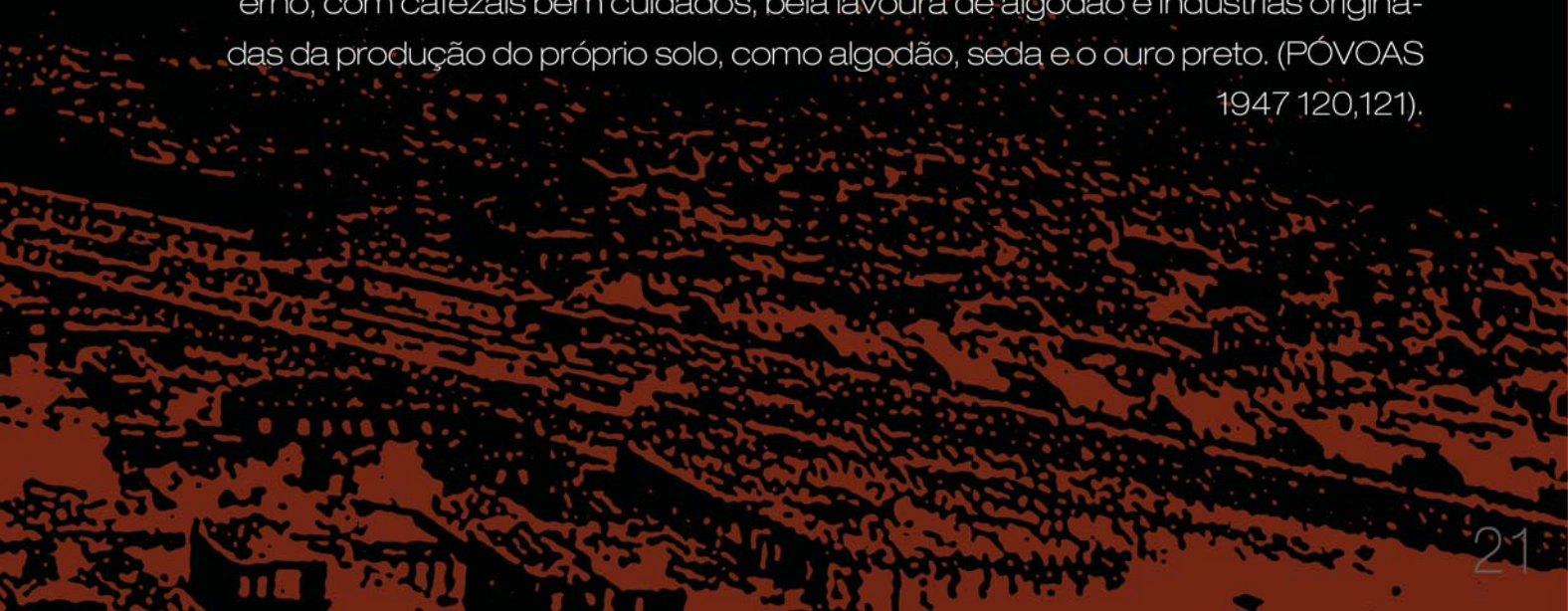
Sendo um dos últimos núcleos urbanos que foram criados no território paulista nas primeiras décadas do século XX. A ligação inicial é dada por uma rodovia e posteriormente a ferrovia articula a região denominada "Alta Paulista". Sua origem esta intimamente ligada a epopeia do café, tem a sua origem no picadão, mas é impulsionada pela criação da ferrovia. (PÓVOAS 1947 p. 17)

A partir da elevação à Município, diversas atividades urbanas foram surgindo, como uma delegacia de Polícia, fórum, centro de saúde, hospital, diversas associações culturais, clubes, cinemas, teatros, danceterias, rádio, imprensa periódica, igrejas, instituições públicas, escolas, serviço telefônico, correio, indústrias,

cooperativas, iluminação pública, serviço sanitário, praças, parques, mercados, transporte urbano dentre outras (PÓVOAS 1947p. 42 – 119). Tendo origem no final dos anos 20 e crescimento acelerado nos anos 30 e 40, estas características conferiram ao município de Marília um caráter Urbano. (mapa da cidade de Marília)

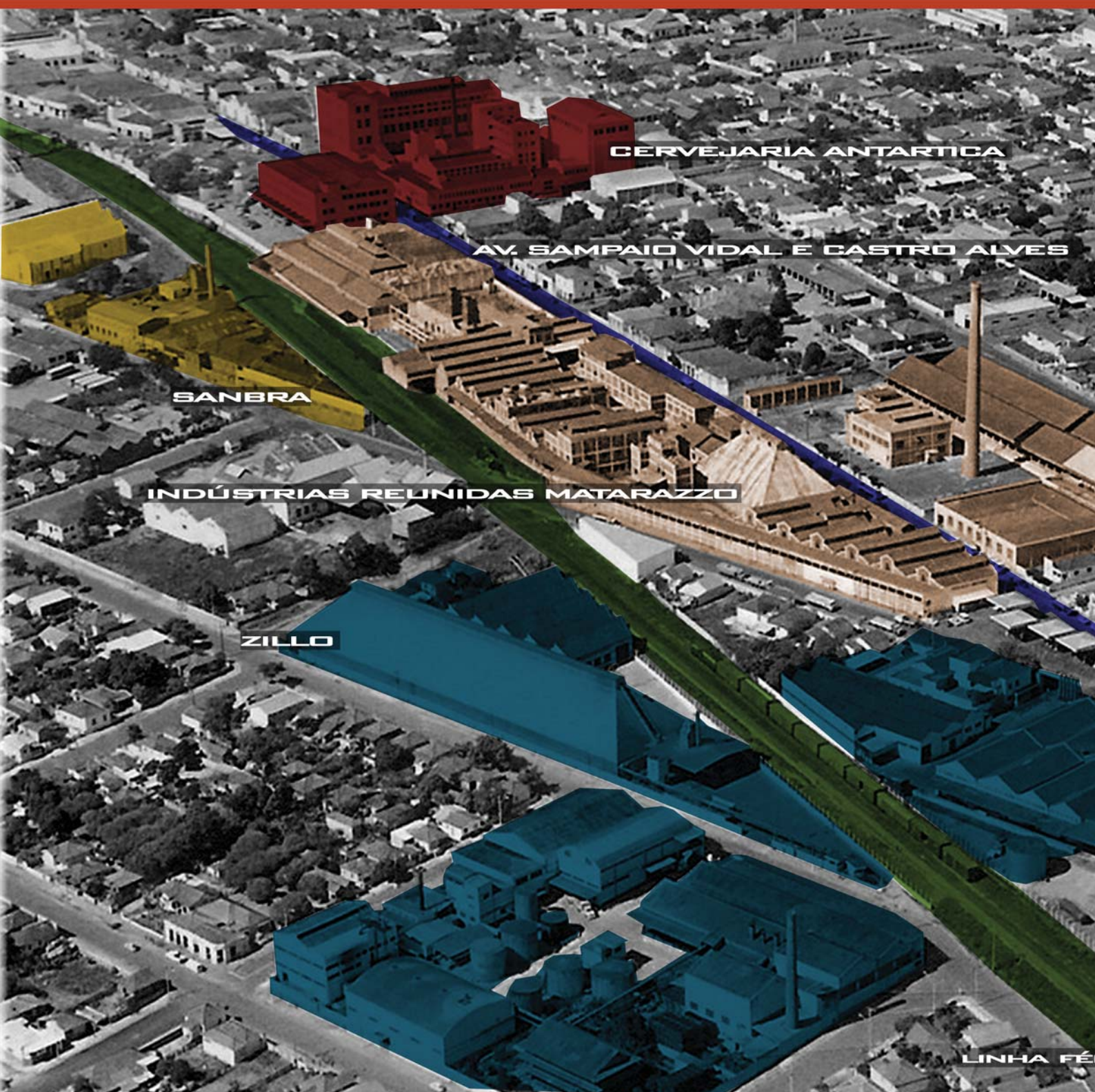
Desde os primórdios Marília possuiu grande oferta de indústrias, não foi apenas uma cidade agrícola fornecedora de matéria prima, mas existiam potentes indústrias relacionadas principalmente ao café, algodão, amendoim, e fabricação de óleos. Estas eram financiadas por capitais locais e posteriormente também por capitais externos. (MELAZZO, 2012, p.174).

O caráter industrial da cidade tomou fôlego a partir da década de 1930, intensificando-se nos anos 40 em sua região industrial: “numerosas chaminés fumarentas lançando dia e noite para as alturas espessas rolos de fumaça” (PÓVOAS, 1947 p. 120). Neste período considerava-se Marília a capital do Moderno, com cafezais bem cuidados, bela lavoura de algodão e indústrias originadas da produção do próprio solo, como algodão, seda e o ouro preto. (PÓVOAS 1947 120,121).



Neste processo acelerado de formação da cidade, onde chegava-se afirmar que na década de 40 eram construídas 3 casas novas por dia (BARROS, 1981, p. 10 e 11), o setor industrial via na região um ponto privilegiado, tendo facilidade de matéria prima, e ter a possibilidade de abastecer uma grande região do país. No final da década de 40 o pólo industrial do município era um dos maiores do interior. Com fábricas de óleo, de algodão, tecelagem, fiação de seda, máquinas de benefício de café, arroz e algodão, fabricas de móveis, ladrilhos, sabão, bebidas, dentre outras. (BARROS, 1981, p. 32 e PÓVOAS 1947 p. 147 e 147).

Muitas indústrias se localizavam dentro da área de estudo. Grandes empresas como as Indústrias Reunidas Matarazzo, Zillo, SANBRA, Cervejaria Antartica, FEPASA e outras menores como Máquinas de beneficiamento de café e de arroz, Cooperativa dos cafeicultores e depósitos, se localizavam ao longo da linha férrea, Avenidas Sampaio Vidal e Castro Alvez, e Avenida das Indústrias.



CERVEJARIA ANTARTICA

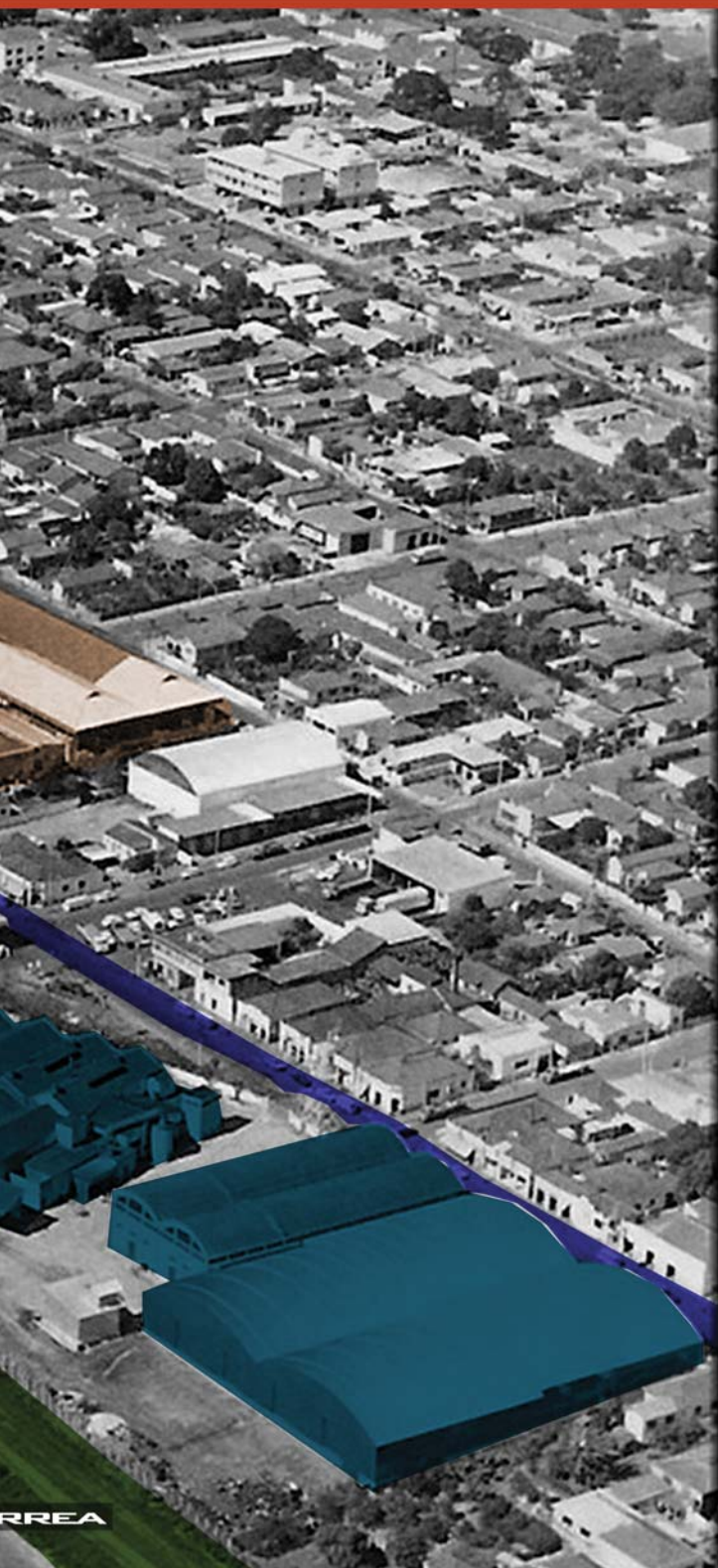
AV. SAMPAIO VIDAL E CASTRO ALVES

SANBRA

INDÚSTRIAS REUNIDAS MATARAZZO

ZILLO

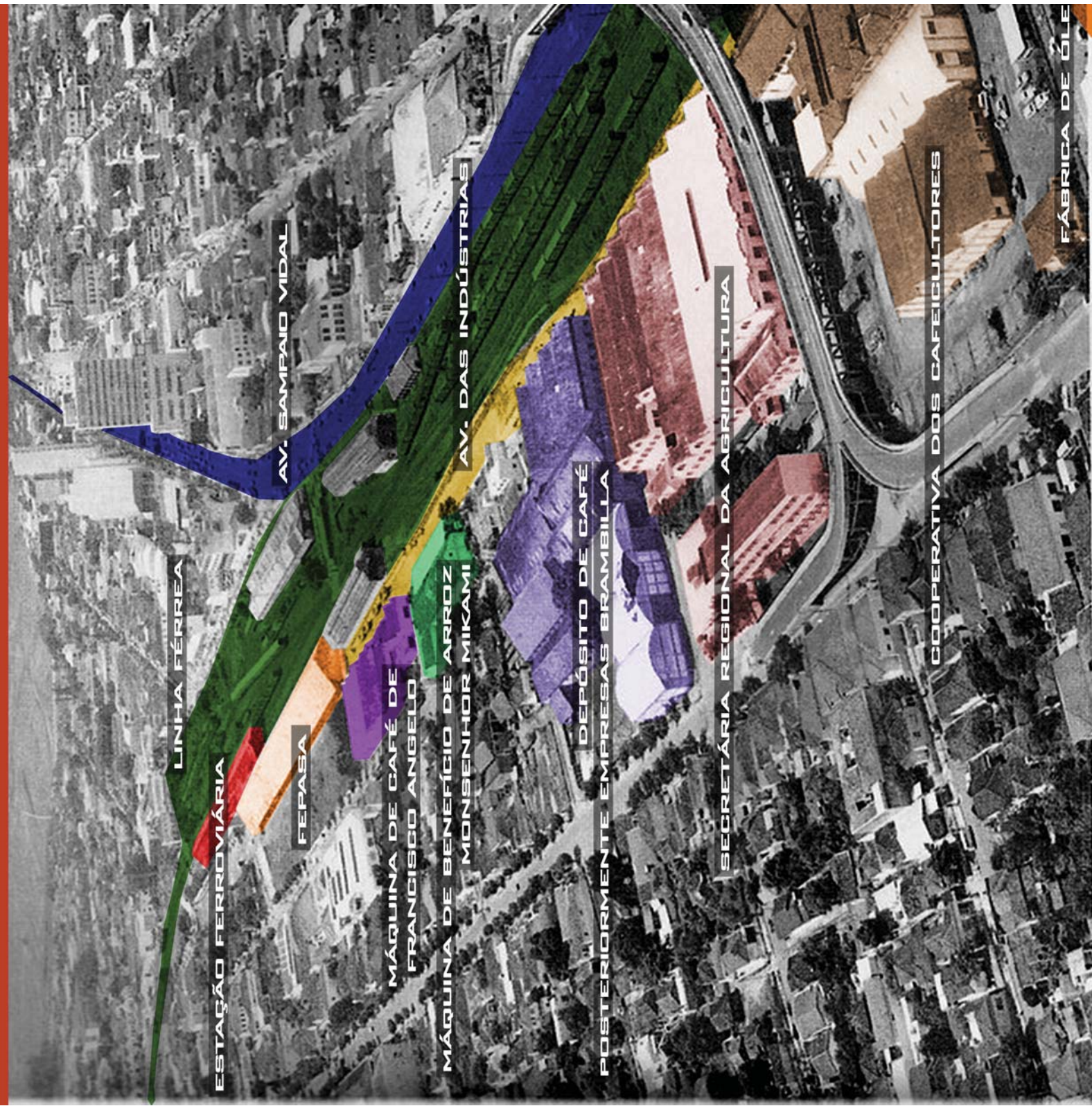
LINHA FÉ



ÁREA



ANTIGOS USOS ENTORNO DA AV. DAS INDÚSTRIAS



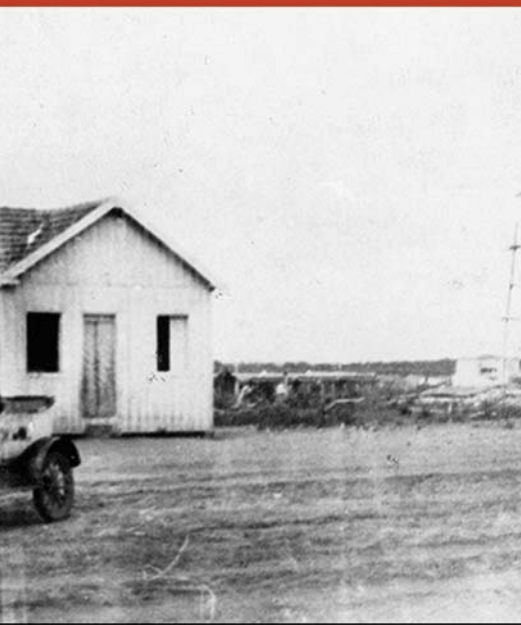


ANTIGOS USOS AV. DAS INDUSTRIAS E ENTORNO



AV. SAMPAIO VIDAL

2070



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E LINHA FÉRREA



Fonte: agendamarilla.com

Fonte: estacoesferroviarias.com.br

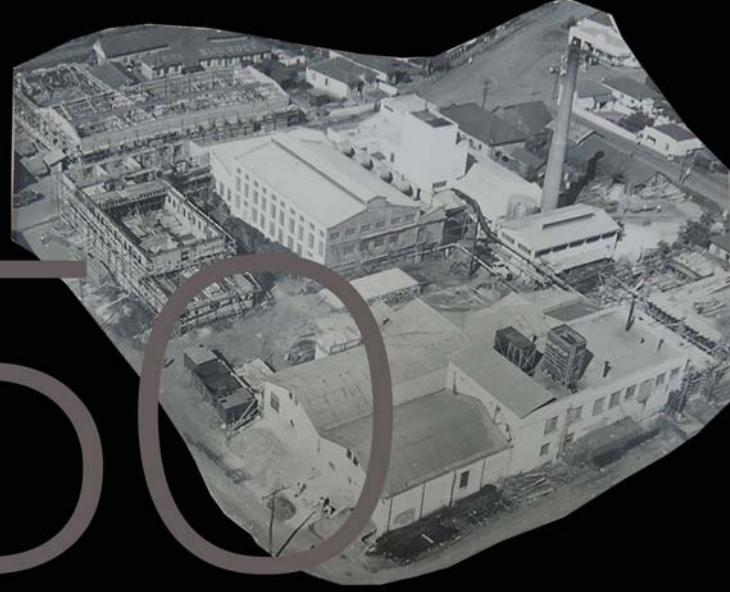


2050



INDÚSTRIAS: ZILLO, CERVEJARIA ANTARTICA
MATARAZZO

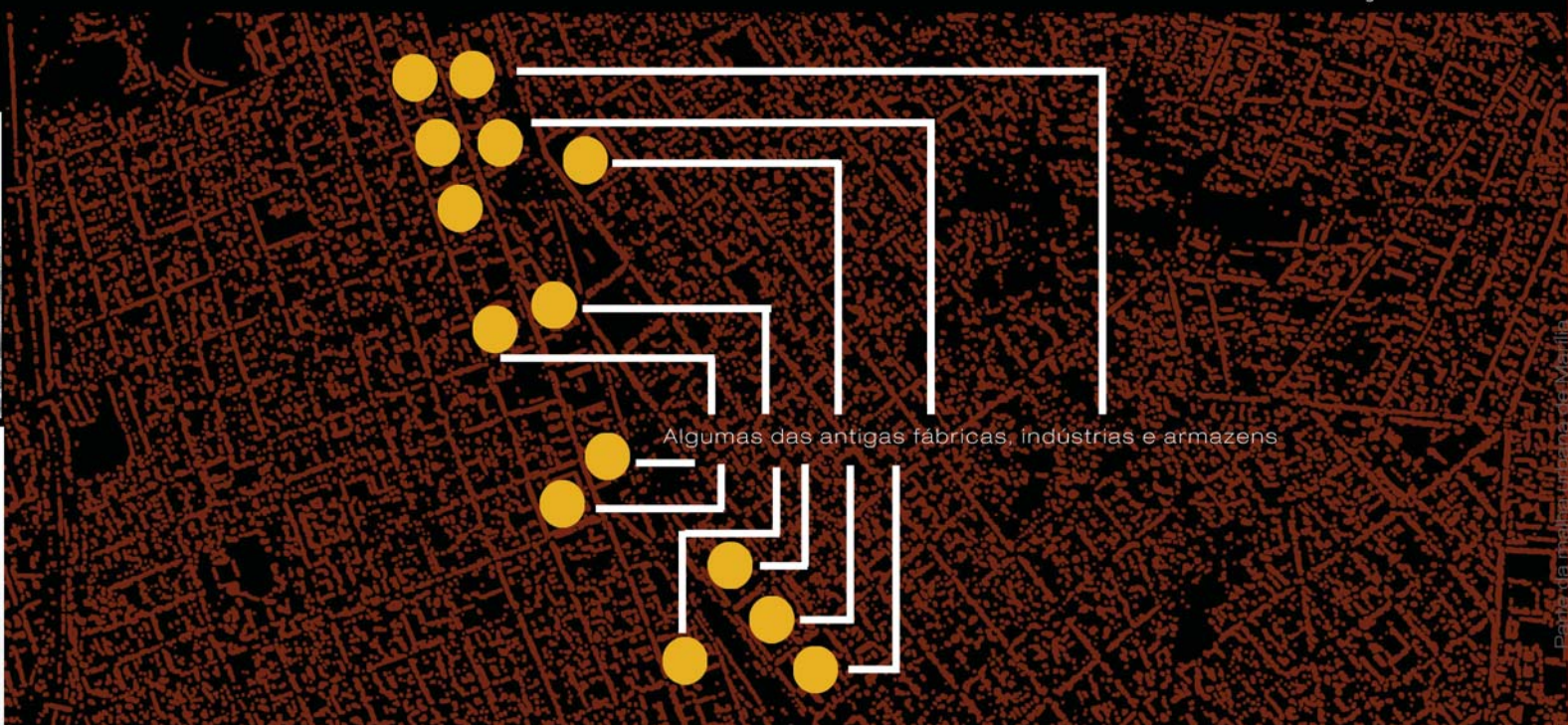
50
60



Nesta veloz produção da cidade, não apenas o caráter industrial da cidade se torna perceptível, na Avenida Sampaio Vidal principal via da cidade diversos empreendimentos residenciais e comerciais surgem, dando a cidade uma dinâmica bastante acelerada. Feiras, grandes lojas e edifícios residenciais dão à Marília este caráter de cidade moderna. No conjunto de fotografias sobre esta avenida percebe-se a diferença dos primeiros anos da cidade e a mesma até a década de 70.

Em outro conjunto de fotografias a estação ferroviária dos anos 20 aos anos 50.

Mostrando seu processo de início das atividades até um intenso fluxo de vagões que davam suporte ao escoamento à produção agrícola e industrial da cidade. Não apenas sua importância econômica é percebida, mas sua importância social, pois reunia diversas pessoas, fazia parte do cotidiano da população.





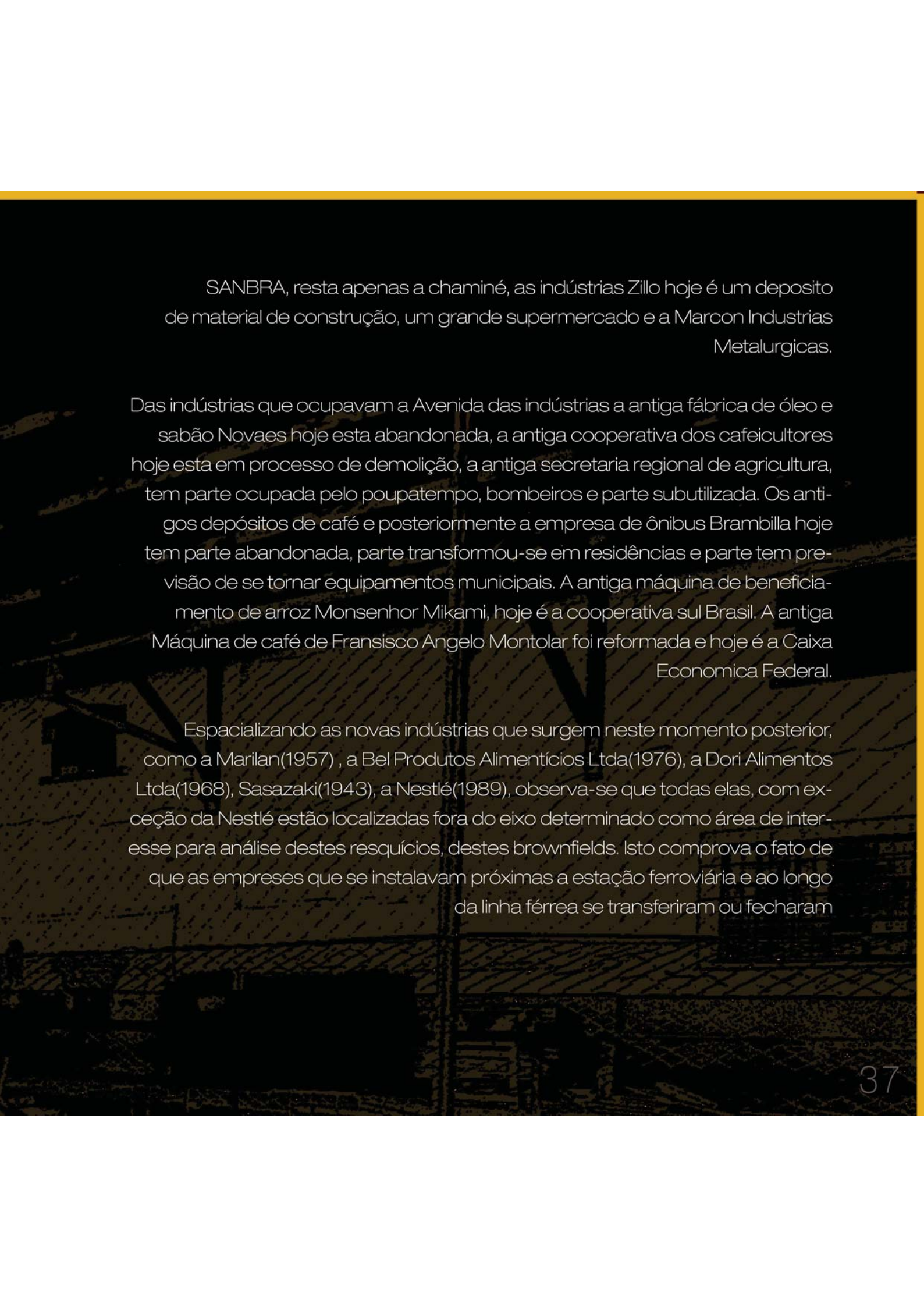
DESINDUSTRIALIZAÇÃO E BSOLESCÊNCIA



A partir dos anos 60, diversas indústrias da cidade começam a encerrar atividades, dando aos cidadãos da cidade uma imagem de desindustrialização (MOURÃO, 1994, p. 87 - 97). Essa imagem de desindustrialização marca o encerramento de um ciclo de um determinado ramo de indústrias em Marília, onde grandes empresas de óleo vegetal encerram atividades, mas na década de 70 o setor se reorganiza voltando suas atividades para produção de bolachas, massas, balas, doces e confeitos de amendoim e nos anos 80 indústrias que iniciaram atividades para produção de equipamentos agrícolas se diversificam dando força a indústria metalúrgica (MOURÃO, 1994, p. 97-8)

Destacado por Mourão (1994, p. 87), o encerramento das diversas indústrias de um setor deixou formas espaciais ao longo da linha férrea, localização preferida por este segmento no começo da industrialização da cidade, pode-se observar muitas chaminés, equipamentos e prédios abandonados.]

As grandes indústrias existentes anteriormente sofreram grandes mudanças, as Industrias Matarazzo foram parceladas, em parte demolida, parte abandonada e em parte refuncionalizada com diversos serviços que vão desde boate noturna à agência do INSS. A cervejaria Antarctica teve parte de sua construção refuncionalizada para ETEC - Centro Paula Souza, e uma outra grande parte esta em estado de abandono. A antiga estação ferroviária abriga alguns serviços públicos que chegam a subutilizar o prédio. Um dos grandes galpões da FEPASA sofreu um acidente em 2005 e foi demolido, outros galpões também foram demolidos, e outros funcionam como lojas de móveis. A antiga oficina de locomotivas hoje é o Espaço cultural e de lazer Ezequiel Bambini. Da antiga



SANBRA, resta apenas a chaminé, as indústrias Zillo hoje é um depósito de material de construção, um grande supermercado e a Marcon Industrias Metalurgicas.

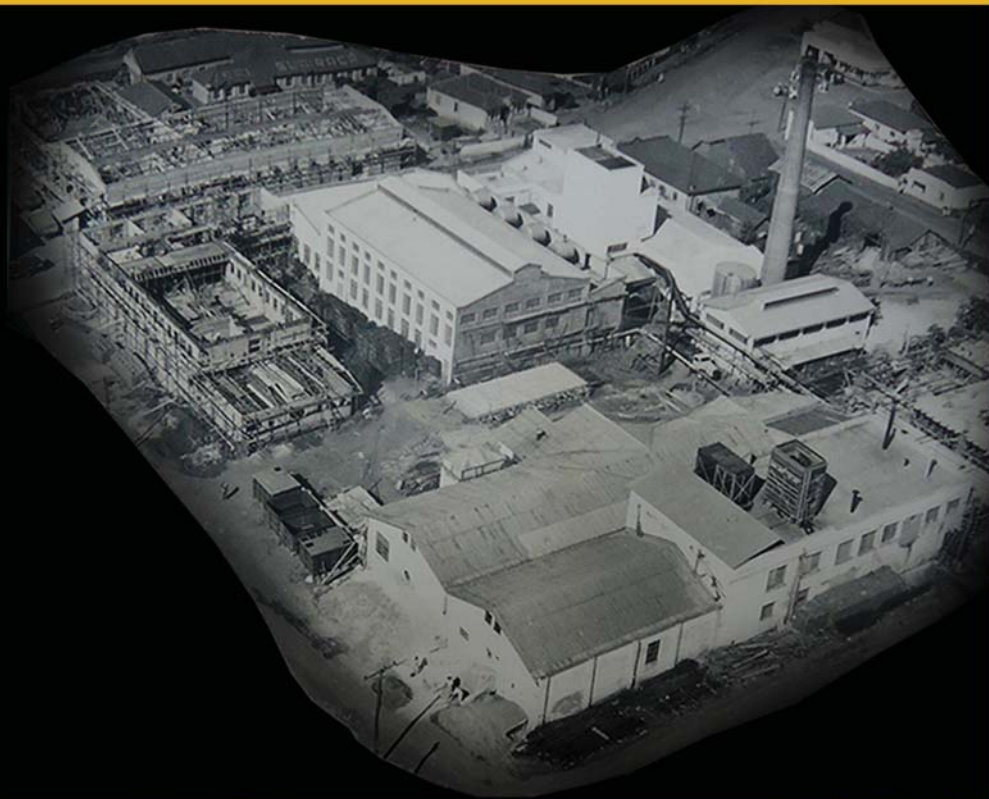
Das indústrias que ocupavam a Avenida das indústrias a antiga fábrica de óleo e sabão Novaes hoje esta abandonada, a antiga cooperativa dos cafeicultores hoje esta em processo de demolição, a antiga secretaria regional de agricultura, tem parte ocupada pelo poupatempo, bombeiros e parte subutilizada. Os antigos depósitos de café e posteriormente a empresa de ônibus Brambilla hoje tem parte abandonada, parte transformou-se em residências e parte tem previsão de se tornar equipamentos municipais. A antiga máquina de beneficiamento de arroz Monsenhor Mikami, hoje é a cooperativa sul Brasil. A antiga Máquina de café de Fransisco Angelo Montolar foi reformada e hoje é a Caixa Economica Federal.

Espacializando as novas indústrias que surgem neste momento posterior, como a Marilan(1957) , a Bel Produtos Alimentícios Ltda(1976), a Dori Alimentos Ltda(1968), Sasazaki(1943), a Nestlé(1989), observa-se que todas elas, com exceção da Nestlé estão localizadas fora do eixo determinado como área de interesse para análise destes resquícios, destes brownfields. Isto comprova o fato de que as empresas que se instalavam próximas a estação ferroviária e ao longo da linha férrea se transferiram ou fecharam

MUDANÇA, OBSOLESCÊNCIA E ABANDONO

Antiga Cervejaria Antártica:
Atualmente Sede da Polícia Federal de Marília e
CentroPaula Souza





MUDANÇA, OBSOLESCÊNCIA E ABANDONO

Antiga Indústrias Zílo;
Atualmente um supermercado, uma loja de materiais de
construção civil e uma indústria metalúrgica.



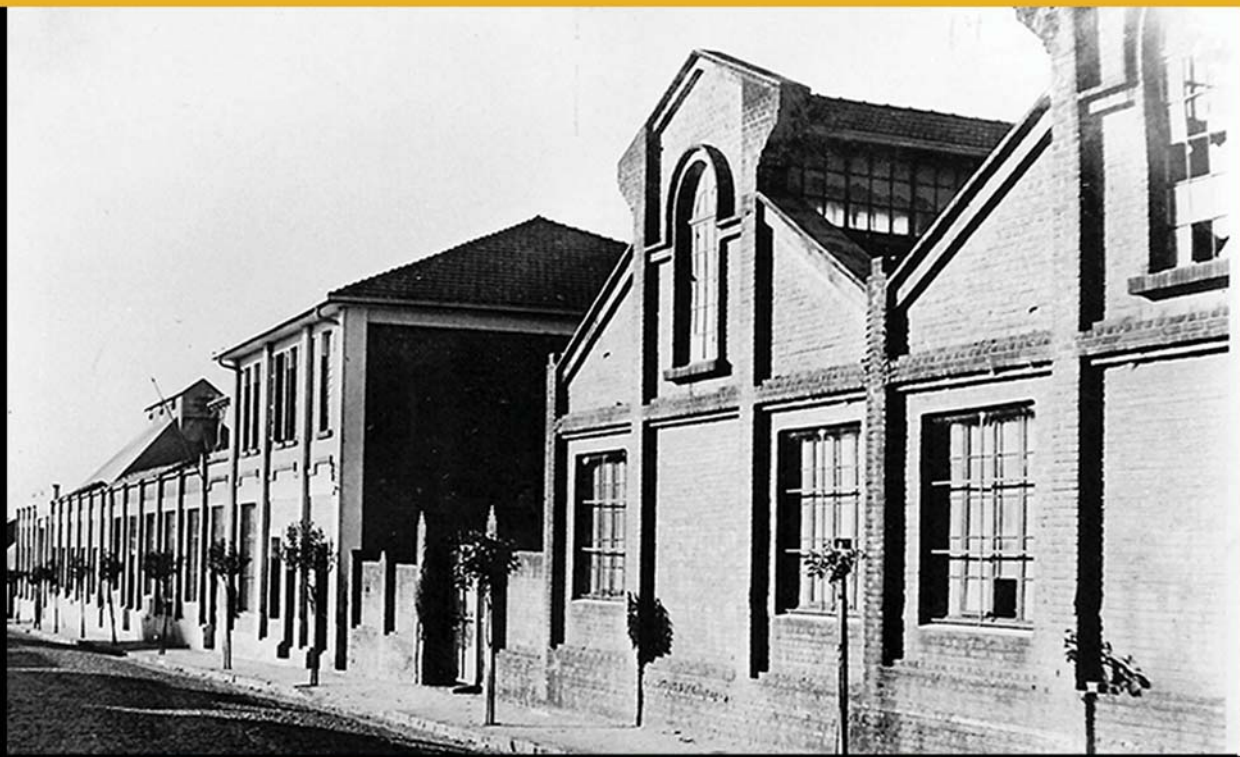
[Fonte: skyscrapercity.com/showthread.php?t=1485685]

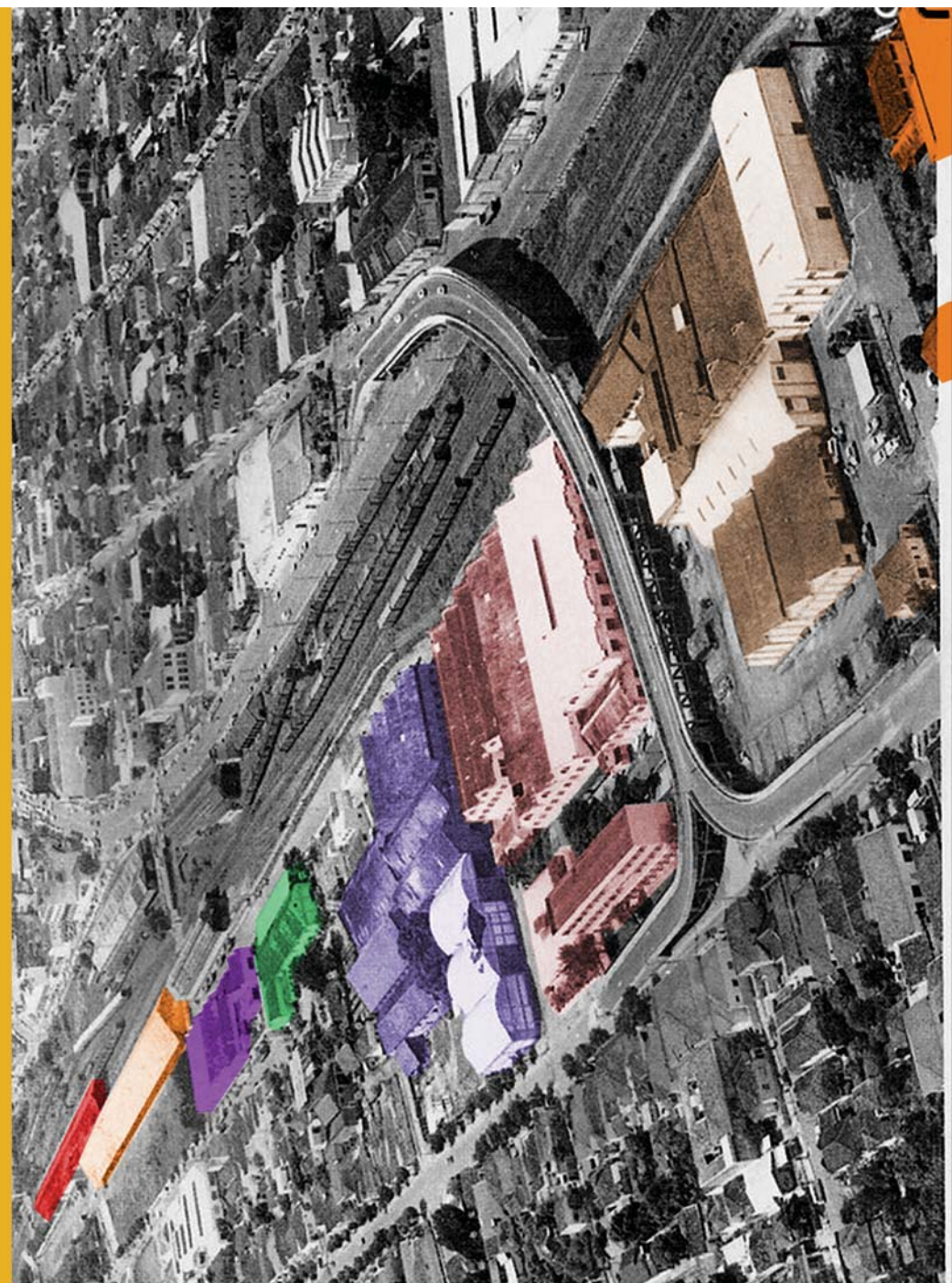
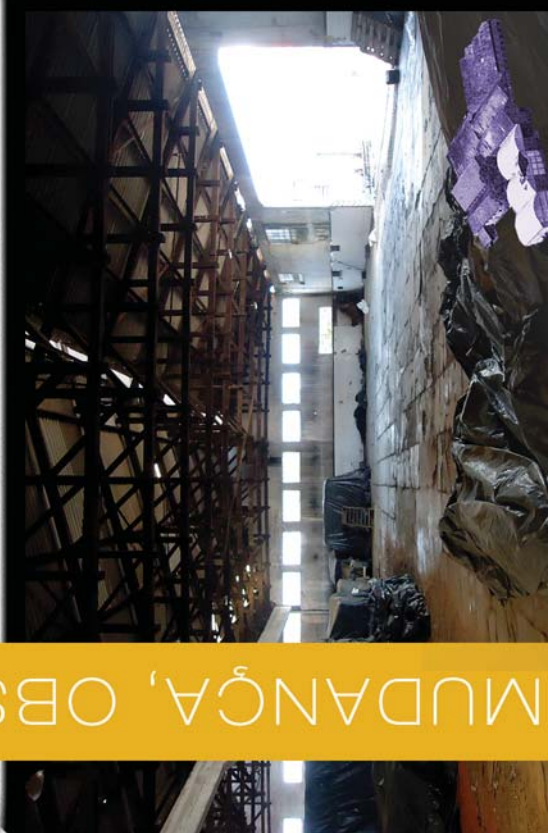




Antiga Indústrias Matarazzo;
Atualmente boate noturna, sede do INSS de Marília, alguns
galpões foram demolidos em seu lugar novos estão em
construção.



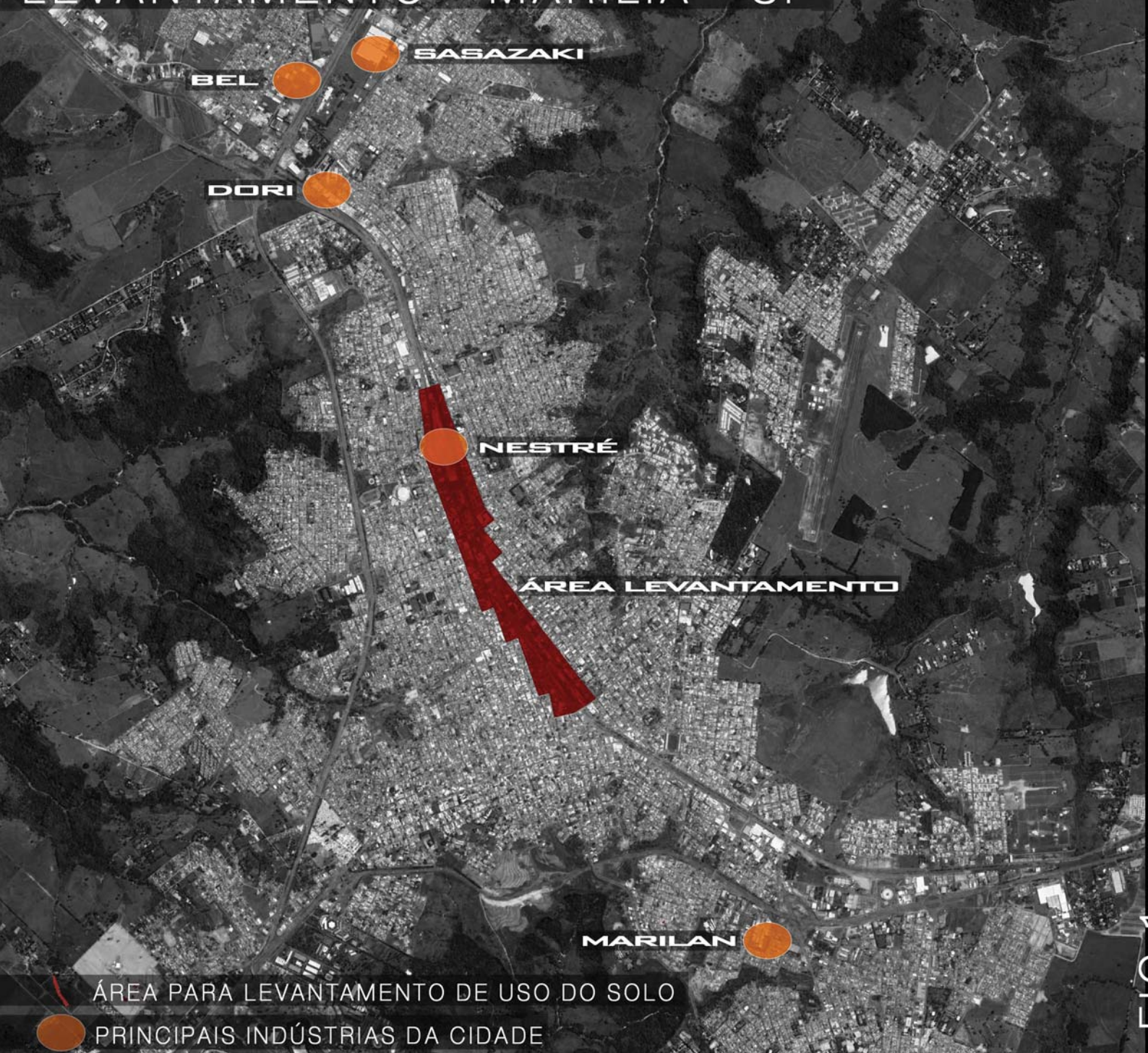




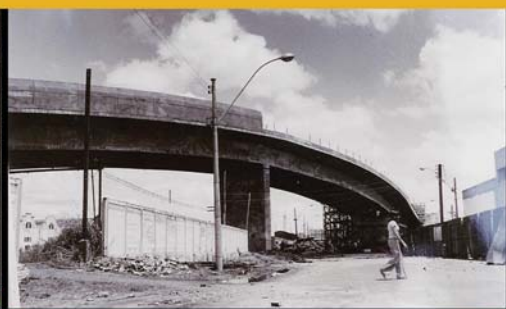
MUDANÇA, OBSOLESCÊNCIA E ABANDONO



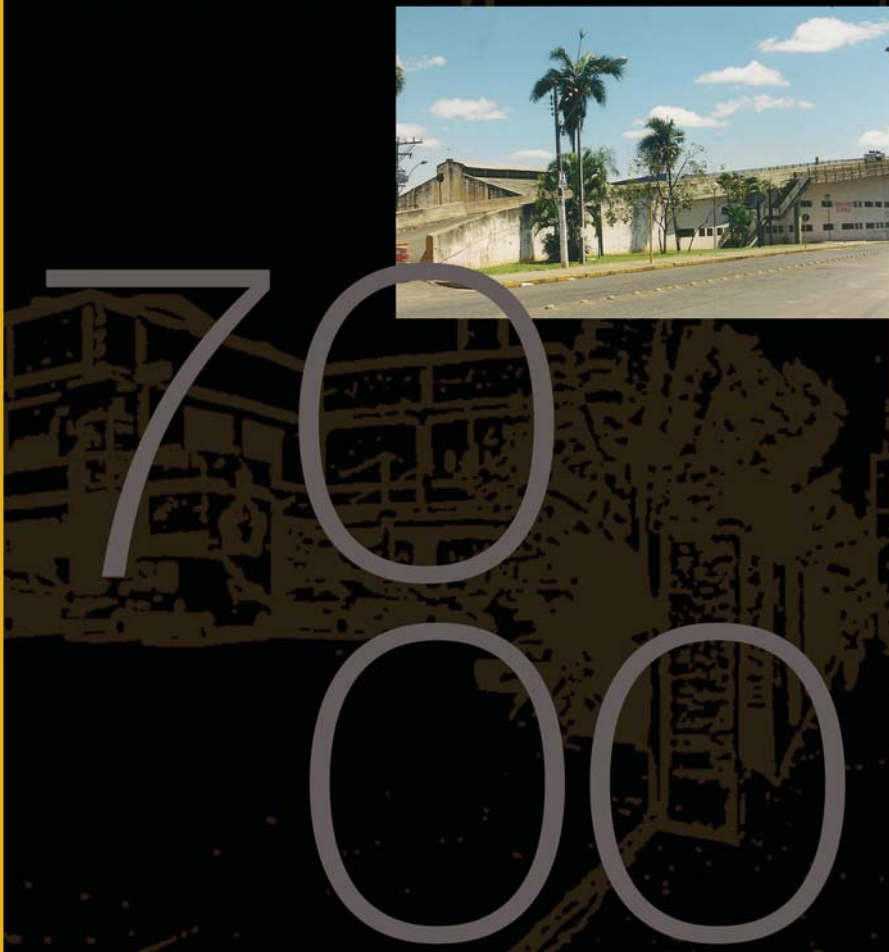
PRINCIPAIS INDÚSTRIAS E ÁREA PARA LEVANTAMENTO - MARÍLIA - SP

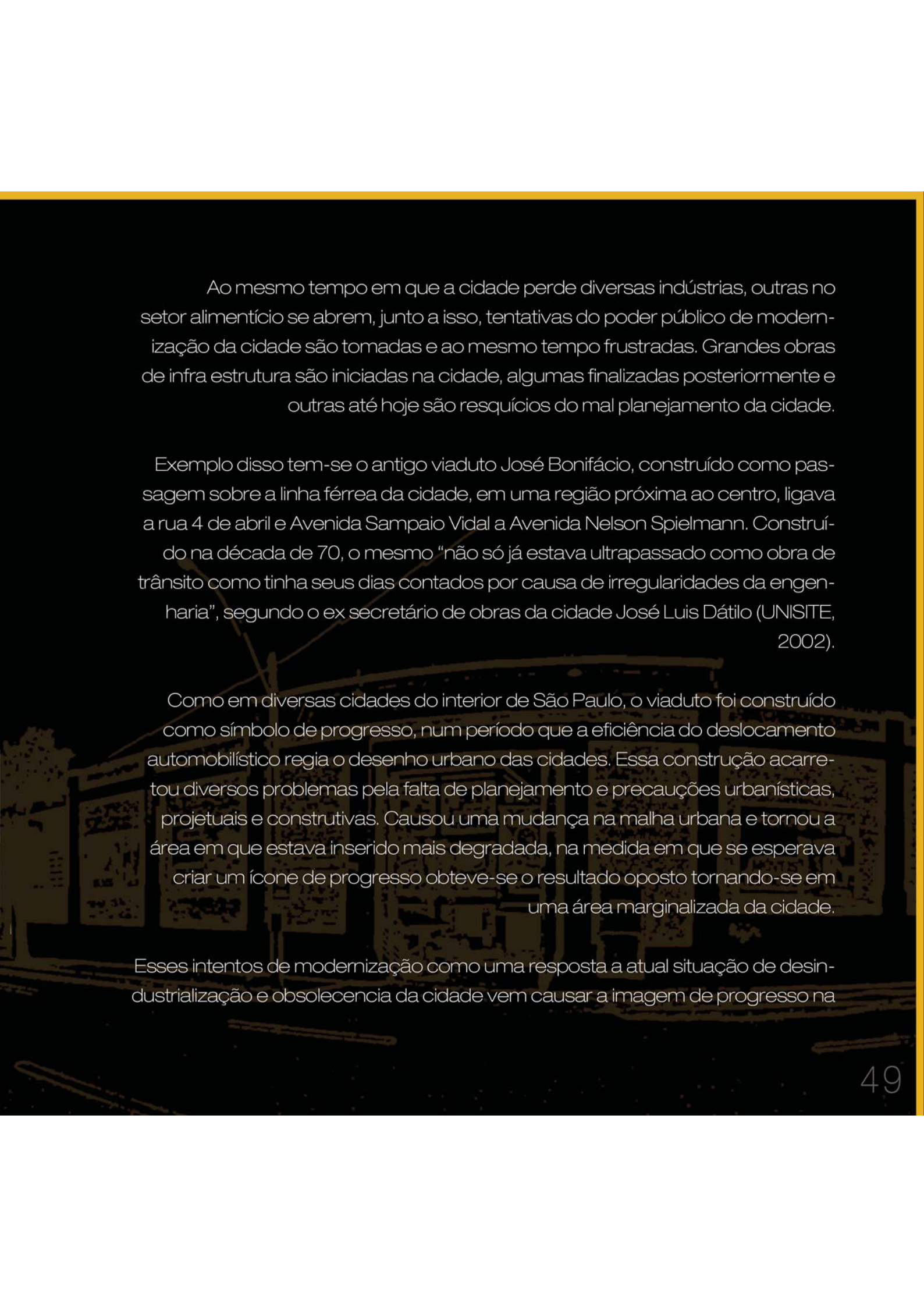


prancha 1 dobrar



VIADUTO JOSÉ BONIFÁCIO





Ao mesmo tempo em que a cidade perde diversas indústrias, outras no setor alimentício se abrem, junto a isso, tentativas do poder público de modernização da cidade são tomadas e ao mesmo tempo frustradas. Grandes obras de infra estrutura são iniciadas na cidade, algumas finalizadas posteriormente e outras até hoje são resquícios do mal planejamento da cidade.

Exemplo disso tem-se o antigo viaduto José Bonifácio, construído como passagem sobre a linha férrea da cidade, em uma região próxima ao centro, ligava a rua 4 de abril e Avenida Sampaio Vidal a Avenida Nelson Spielmann. Construído na década de 70, o mesmo “não só já estava ultrapassado como obra de trânsito como tinha seus dias contados por causa de irregularidades da engenharia”, segundo o ex secretário de obras da cidade José Luis Dátilo (UNISITE, 2002).

Como em diversas cidades do interior de São Paulo, o viaduto foi construído como símbolo de progresso, num período que a eficiência do deslocamento automobilístico regia o desenho urbano das cidades. Essa construção acarretou diversos problemas pela falta de planejamento e precauções urbanísticas, projetuais e construtivas. Causou uma mudança na malha urbana e tornou a área em que estava inserido mais degradada, na medida em que se esperava criar um ícone de progresso obteve-se o resultado oposto tornando-se em uma área marginalizada da cidade.

Esses intentos de modernização como uma resposta a atual situação de desindustrialização e obsolescência da cidade vem causar a imagem de progresso na



população, mas são frustradas quando chocadas a realidade indigente da cidade. Ao passo que se procura o moderno para esconder a pobreza, essa se ressalta sobre o moderno.

A movimentação dos vagões também é inexistente atualmente, em 2001 (Giesbrecht, 2014) o transporte de passageiros deixou de existir. Nos anos seguintes o transporte de carga permaneceu de forma escassa, ate ser extinguido em 2009 (Comarca de Garça, 2011) . Hoje não existe nenhum vagão nos trilhos, a região da estação tenta ser ocupada por moradores de rua, que chocam com os interesses públicos de "limpeza" da cidade.

Todo o complexo ferroviário da cidade faliu, o que torna ainda mais evidente a não eficiência de um viaduto, o pretexto de transpor a passagem do trem não é mais válido, não existe mais trem para serem transpostos. E como uma pre-visão da decadência é demolido antes da completa falência deste sistema. Este período é o mais nostálgico para a população da cidade, em diversas conversas o momento é lembrado. As viagens de trem, das pessoas que iam e vinham da capital e outras cidades do interior, o trem cruzando a cidade, os carros aguardando a travessia... Muitas memórias que são tidas como algo positivo, um momento que passou e deixou suas marcas.

Fora do foco da área de estudo mas ocorrendo simultaneamente, a criação da nova rodoviária modernista de 1978 e a tentativa de ligação desta com a rodovia é vista como mais um intento de modernização frustrado. Foram criadas diversas pontes, realizado um sistema de captação de águas sobre o córrego do

Pombo, porém tanto a rodoviária como os diversos pontilhões possuíam pé direito muito baixo, não suportando os novos Onibus. Como herança desta tentativa, diversos pontilhões em estado precário e grande parte de um vale em estado de abandono marcam uma grande área da paisagem da cidade. O antigo prédio da rodoviária hoje pertence a uma Universidade particular.

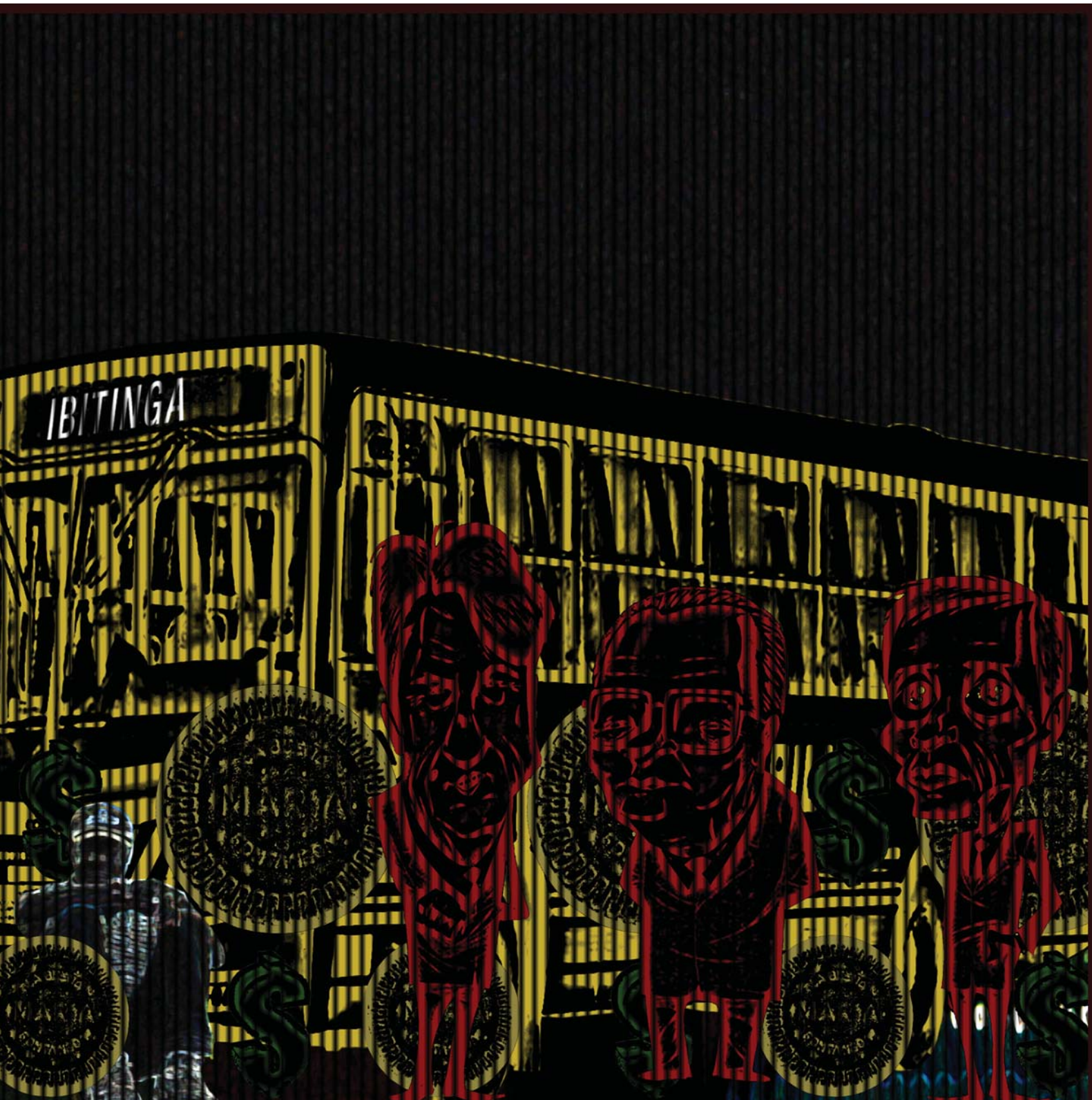
Esses dados são importantes porque a paisagem e o espaço presente são sempre uma espécie de Palimpsesto, o tempo presente é uma acumulação e substituição do tempo passado, ainda existe suas marcas, alguns resquícios, as diferentes gerações se superpõem. “É ele [o espaço], portanto, presente, porque passado e futuro. (SANTOS, 2006, p. 67),

Koolhaas comenta estes tipos de construções e engloba esta necessidade de ligações dentro do conceito de “Cidade Genérica”: “... a cidade genérica simplesmente desfruta das vantagens das suas invenções: plataformas, pontes, túneis e auto-estradas – uma enorme proliferação da parafernália de ligação.” (KOOLHAAS, 2013, p. 46) Esta é uma das características do modelo de produção das cidades contemporâneas. A necessidade deste tipo de construção em regiões que não carecem das mesmas.

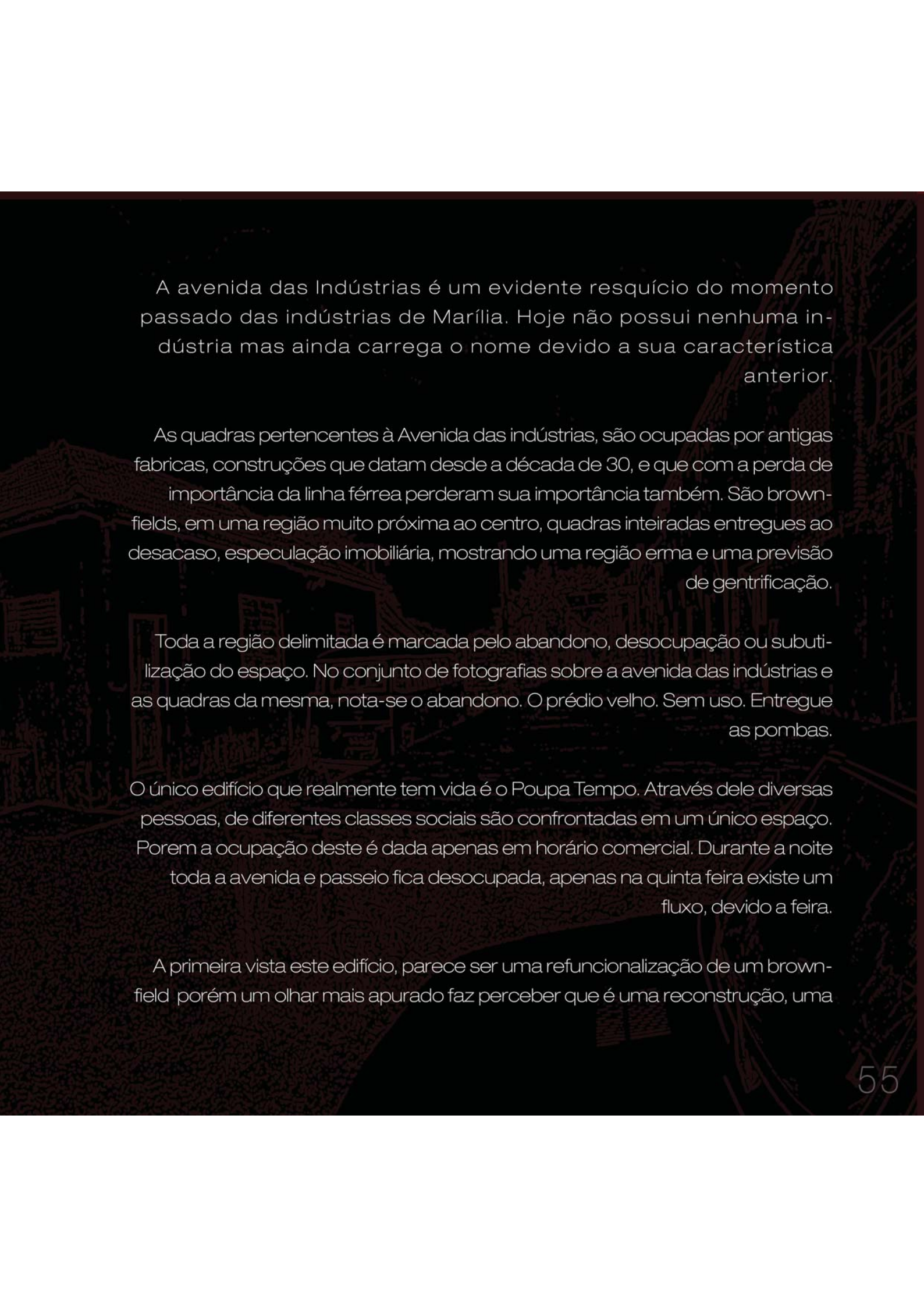




AV. DAS INDÚSTRIAS: O LUGAR DO OUTRO







A avenida das Indústrias é um evidente resquício do momento passado das indústrias de Marília. Hoje não possui nenhuma indústria mas ainda carrega o nome devido a sua característica anterior.

As quadras pertencentes à Avenida das indústrias, são ocupadas por antigas fabricas, construções que datam desde a década de 30, e que com a perda de importância da linha férrea perderam sua importância também. São brown-fields, em uma região muito próxima ao centro, quadras inteiradas entregues ao desacaso, especulação imobiliária, mostrando uma região erma e uma previsão de gentrificação.

Toda a região delimitada é marcada pelo abandono, desocupação ou subutilização do espaço. No conjunto de fotografias sobre a avenida das indústrias e as quadras da mesma, nota-se o abandono. O prédio velho. Sem uso. Entregue as pombas.

O único edifício que realmente tem vida é o Poupa Tempo. Através dele diversas pessoas, de diferentes classes sociais são confrontadas em um único espaço. Porém a ocupação deste é dada apenas em horário comercial. Durante a noite toda a avenida e passeio fica desocupada, apenas na quinta feira existe um fluxo, devido a feira.

A primeira vista este edifício, parece ser uma refuncionalização de um brown-field porém um olhar mais apurado faz perceber que é uma reconstrução, uma

reconstrução, uma cópia do antigo edifício. Quando foram adaptar o edifício para os serviços do Poupa Tempo grande parte foi danificado e foi mais vantajoso para a construtora demolir e construir uma cópia do que existia anteriormente. Isso demonstra uma não fundamentação de nenhum conceito da arquitetura. A arquitetura já é tida sem nenhum significado, os materiais simulam ser o que não são.

“arquitetura do mundo mudou.... os materiais se tomaram irreconhecíveis. Nenhuma arquitetura é aquilo que parece – praticamente se resume a vigas e madeira com lã de rocha e gesso cartonado, e tem apenas interfaces mínimas com o mundo – a denominada “pele” que, por vezes não mais espessa que um milímetro.... a imagem da arquitetura, que é completa e fundamentalmente insubstancial.” (KOOLHAAS, 2009, p 44)

O espaço do passeio ao lado da linha férrea, é vazio, não existem pessoas caminhando por ele, é um resíduo de um tempo passado, a rua morreu, assim como as tentativas de sua ressurreição. Este passeio morreu, mesmo com a tentativa de reforma após a demolição do viaduto da área. Os poucos transeuntes estão largados, caminhando em um espaço árido e ermo, num desconfortável confronto entre os vestígios do passado e os novos equipamentos. (KOOLHASS, 2013, P. 25, 26, 43 e 46)

O verdadeiro tráfego existente é apenas o do carro, tudo foi evacuado, somente a facilidade de locomoção restou, o espaço fundamental não é a quadra, o passeio, o espaço de lazer, mas a via de rolagem, onde automóveis levam os moradores e visitantes da cidade sem a criação de nenhum vínculo verdadeiro com

o local, nenhum conhecimento ou reflexão do que acontece com e na cidade, o mendigo, a prostituta, o prédio velho, tudo passa despercebido. A única percepção desejada é o meio mais rápido de chegar de um ponto à outro. Porém ao mesmo tempo que é ermo em grande parte do dia, durante a noite o mesmo local e seu entorno é utilizado como ponto de pernoite de moradores de rua, existem áreas de prostituição, durante os dias de feira alguns traficantes também ocupam a área. Ou seja diversos personagens, que não são vistos se encontram na área

Para a compreensão da apropriação dos edifícios na região estudada foi realizado um mapeamento de uso e ocupação do solo (prancha 2), que possibilita pontuar as áreas de brownfields, comerciais, residenciais, além da ocupação dos edifícios dentro da malha urbana da cidade.

Para um melhor entendimento desta região delimito-se uma área de estudo, que foi escolhida ao longo de dois eixos: A linha férrea e a Avenida Sampaio Vidal com seu prolongamento, Avenida Castro Alves. Esta região foi delimitada como região de interesse por historicamente possuir diversas indústrias, fábricas e armazéns de estocagem que deram suporte à estrutura de produção e consumo a partir do eixo férreo e hoje vem sofrendo ações de refuncionalização a partir de critérios capitalistas, além de gerar brownfields.

As informações do levantamento foram obtidas a partir de visitas in loco, conversas com trabalhadores, transeuntes e moradores da região, além de pesquisas no Departamento de registros históricos da Câmara Municipal de Marília,

Secretária de Desenvolvimento de Marília, Secretária de Planejamento de Marília, biblioteca da Universidade de Marília e conversas com docentes da mesma universidade.

As visitas in loco permitiram diferenciar a região em zonas de usos predominante. Dividiu-se a área em seis zonas diferentes, são elas: Z1 - Comércio e serviço automotores, Z2 - Residencial/ Comércio e serviço local, Z3 - Brownfields, Z4 - Comércio e serviço central, Z5 - Residencial, Z6 - Grandes empresas. Essa diferenciação facilita determinar a área para desenvolver o projeto e espacializa a região de brownfields na cidade de Marília.

Neste contexto de abandono, existência do outro, a feira, proximidade do centro, um espaço com potencial construtivo que tem os dias contados para ser entregue a especulação imobiliária, a região delimitada se mostra ideal para uma proposta experimental, onde a complexidade de suas relações é vista como potencial latente, capaz de gerar uma alternativa heterogenia para a cidade.

Relações estas complexas porque como ressalta Santos “no espaço, se as temporalidades não são as mesmas, para os diversos agentes sociais, elas tendiam se dão de modo simultâneo” (2006, p. 104). Ao mesmo tempo que existe um processo de degradação da Avenida, agentes imobiliários a querem verticalizar, enquanto pessoas dormem nas ruas a prefeitura as tenta expulsar, tudo acontece simultaneamente, interesses opostos coexistem em uma mesma área, a questão é que os participantes não tem a mesma potência.

prancha 2 para dobrar





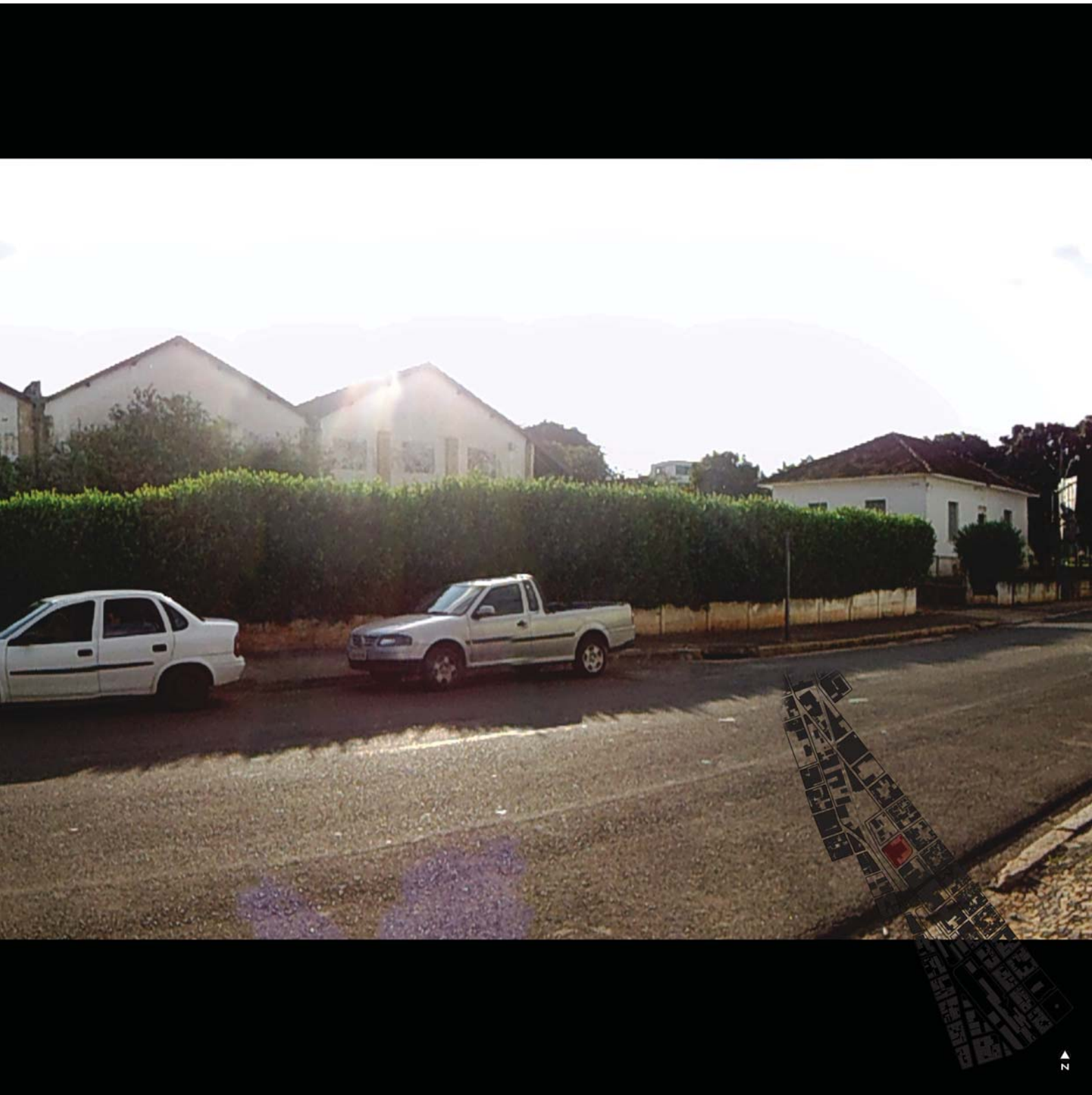
































As diferentes classes de sujeitos que definimos para englobar os diferentes seres em um conceito comum são compreendidos de forma equivocada pois não pensamos ao nível da interioridade de cada ser, casos como os moradores de rua e as prostitutas são compreendidos como algo que é totalmente outro, possuem externalidades heterogêneas da maior parte da população. E explicitam essas externalidades de forma que causa rejeição por um grande número de pessoas.

Através da leitura e interpretação de Emanuel Levinas, entende-se que essa diferença deve ser absorvida e respeitada, e apenas o diálogo entre o Eu (em analogia a população em geral) e o Outro (os excluídos socialmente), através da linguagem e do convívio pode ser capaz de gerar um ambiente menos preconceituoso e pacífico.

Pensar de forma crítica que o Outro e Eu não se totalizam, ou seja são e sempre serão diferentes, eternamente separados. “O absolutamente Outro é Outrem; não faz número comigo. A colectividade em que eu digo “tu” ou “nós” não é um plural de “eu”. Eu, tu, não são indivíduos de um conceito comum” (LEVINAS, 2013, p. 25). A totalidade é entendida como inadequada, pois ao tentar que o outro se insira no grupo de todos ou da maioria o Outro se torna o Mesmo, torna-se meu (LEVINAS, 2013, p. 33). Ao pensar nos programas governamentais de inserção de certas classes de pessoas em um determinado grupo é declarar uma guerra, é uma “... opressão tirânica que sofre da parte da totalidade” (LEVINAS, 2013, p. 34)

A liberdade é um dos conceitos primordiais para que esta diferença seja mantida “manter-se contra o outro apesar de toda a relação com o outro, assegurar a autarcia de um eu” (LEVINAS, 2013, p. 33). A citação pode parecer grosseira, mas necessária para fixar que eu nunca vou compreender de fato o outro, sempre seremos únicos, com nossas individualidades e percepções. A separação é o que nos torna livre. Esta compreensão traz consigo a idéia de infinito:

“... Infinito designa uma relação com um ser que conserva a sua exterioridade total em relação àquele que o pensa. Designa o contacto do intangível, contacto que não compreende a interioridade daquilo que é tocado [...] Abordar Outrem no discurso é acolher a sua expressão onde ele ultrapassa em cada instante a idéia que dele tiraria um pensamento. É pois receber de Outrem para além da capacidade do Eu: o que significa exatamente: ter a idéia do infinito.”
(LEVINAS, 2013, p. 37 e 38)

Para atingir o infinito em uma sociedade que tenta se totalizar é necessário um diálogo moral, que objetiva-se (LEVINAS, 2013, p. 58) e este diálogo pode ser interpretado em três momentos, a linguagem, o olhar e o rosto. O rosto representa a desmedida medida pelo desejo (LEVINAS, 2013, p. 50), é uma presença viva, expressão, ele fala e esta manifestação é já um discurso (LEVINAS, 2013, p. 54), rompe toda a relação com o mesmo que a própria visão ainda poderia ter, ele apela para o Outro e é a própria verdade (LEVINAS, 2013, p. 288). A linguagem é o meio de se fazer ouvido, compreendido, ordenado. Ela supõe um interlocutor, uma pluralidade, um Outro. A partir dela a exterioridade se exercita, desdobra-se, empenha-se (LEVINAS, 2013, p.293). O olho não reluz, fala, mostra o que é verdade e o que é mentira, a sinceridade e a dissimulação, é o que

que é verdade e o que é mentira, a sinceridade e a dissimulação, é o que mantém a absoluta franqueza que não se pode esconder (LEVINAS, 2013, p. 55), ele é a própria epifania do rosto com o rosto (LEVINAS, 2013, p.65), e este olhar sempre possui uma medida que não se pode comparar com a medida que eu o descubro (LEVINAS, 2013, p. 76)

Sendo assim a totalidade não é possível, pois o Outrem é infinito, sempre diferente, não se deixa totalizar. Ao enfrentar o Outro frente a frente o rosto se revela algo diferente do Eu. Ou seja não se fecha circularmente sobre si próprio, sai do espaço ontológico e cria o ser separado (LEVINAS, 2013, p.95), esta relação não pressupõe verdades universais, as relações não começam por uma comunhão comum, mas sim pela desigualdade “a alteridade não determina o outro formalmente como a alteridade de B em relação ao A que resulta simplesmente da identidade de B, distinta da identidade de A (LEVINAS, 2013, p.249)

Ao ver uma política da secretaria de assistência social que convida ou obriga moradores de rua a irem para outras cidades, se torna explicito a vontade de não aceitação de uma externalidade, do infinito, a busca da política pública na totalização da cidade. A cidade Limpa. “Sem” problemas sociais. Pessoas felizes caminhando na rua. A estação ferroviária limpa, sem um morador de rua. A violência e o preconceito contra as prostitutas. O morador do bairro rico espancando e queimando os mendigos. A população menos favorecida insulta opressores e opressores ofendem oprimidos. Uma cidade que na verdade ao pensar que a totalidade a tornaria pacífica resulta o inverso, uma cidade da guerra.

Equivalente ao Eu e o Outro, as diferentes partes da cidades também possuem suas externalidades e suas interioridades. Cada área é única e deve-se relacionar com as demais, não prevendo formar um todo, mas admitindo que são diferentes. O conceito de Levinas se relaciona com a Cidade Genérica de Koolhaas, os dois demonstram como a unificação e homogeneização são perversos, prejudiciais para o ser, sociedade e cidade. O entendimento de algo reproduzível, gerado como compreensão global não justifica, não supre as nossas necessidades. Gera uma cidade de guerra, uma sociedade que luta pois não são confrontadas e não respeitam suas diferenças.

Percebe-se então que a maneira de ser capaz de transcender para o infinito é através do frente a frente: "No frente a frente, o eu não tem nem a posição privilegiada do sujeito, nem a posição da coisa definida pelo seu lugar no sistema" (LEVINAS, 2013, p.290). Ou seja o confronto é necessário, pois extingue a fuga, a tentativa da totalidade.

Ao analisar as áreas de brownfields e prever o futuro especulativo das mesmas, assim como em grande parte da cidade, é necessário antecipar também que isso é prejudicial, o processo de padronização, uma cidade genérica, buscando uma totalidade, totalidade esta movida por interesses econômicos, este danoso processo precisa ser evitado, com uma alternativa de intervenção que vise respeitar e dialogar com as diferenças presente na região e no município. Uma alternativa que tenha como ponto de partida o entendimento que somos diferentes e a partir daí, as partes da cidade também são.

MORADORES DE RUA



Atualmente o poder público da cidade de Marília entende a questão dos moradores de rua como um problema, e tenta por meios não convencionais eliminar essas pessoas dos passeios e quadras da cidade. É uma verdadeira limpeza humana, que expulsa estes que por muitas vezes não tem como reagir a força maior.

Existe um processo em andamento junto ao Ministério Público do estado de São Paulo, que denuncia quatro agentes públicos municipais, inclusive o secretário de assistência Social do município de Marília, de retirarem a força de 15 a 17 moradores de rua do centro da cidade, utilizando força e aparelhos de choque aos que não colaboravam em entrar em uma van da prefeitura e posteriormente em um ônibus para serem expulsos da cidade. Os moradores de rua foram levados até Itatinga – SP, e deixados sem nenhuma informação ou assistência no trevo desta cidade. (MINISTERIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2014)

Em conversa com o vereador da Câmara Municipal de Marília, Cícero Carlos da Silva, que participa de movimentos de caridade aos moradores de rua da cidade, foi informado inclusive que os mesmos foram obrigados a permanecer com a cabeça entre as pernas para não visualizarem para onde estavam sendo levados ².

Esta denuncia é referente a Abril de 2013, e é evidente o controle que o poder público tenta realizar na cidade, uma verdadeira limpeza social das ruas, esconder o que para eles é um problema. É uma atitude completamente desuma-

² Conversa realizada com o vereador Cícero Carlos da Silva em seu gabinete em fevereiro de 2014

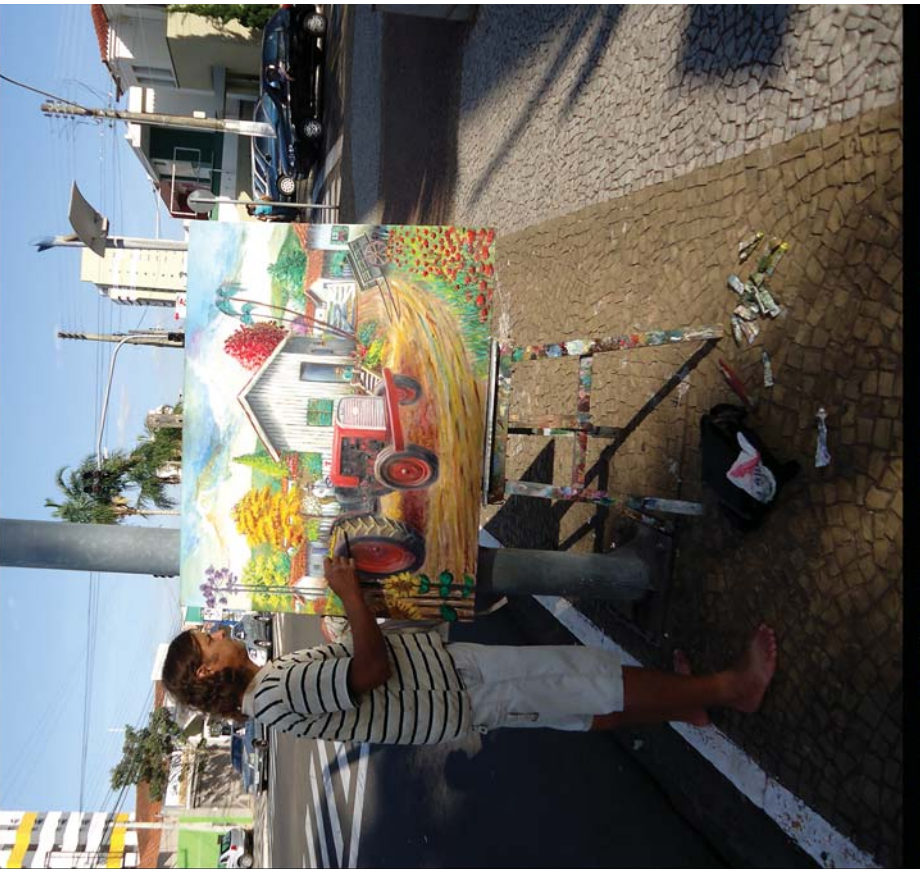
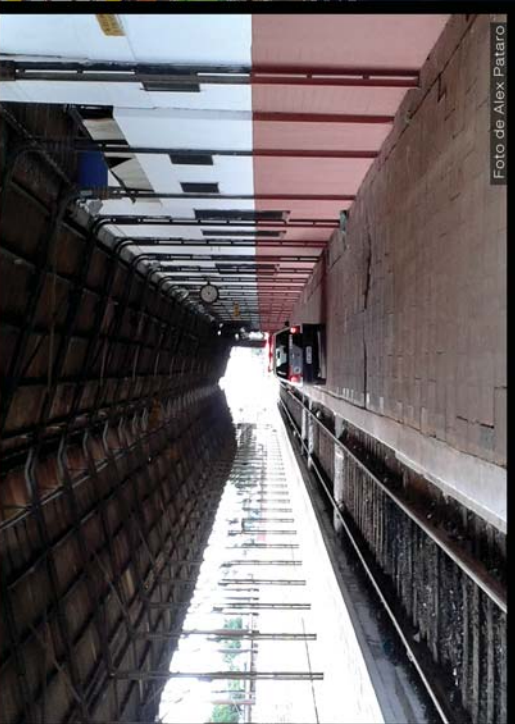


Foto de Alex Pettaro

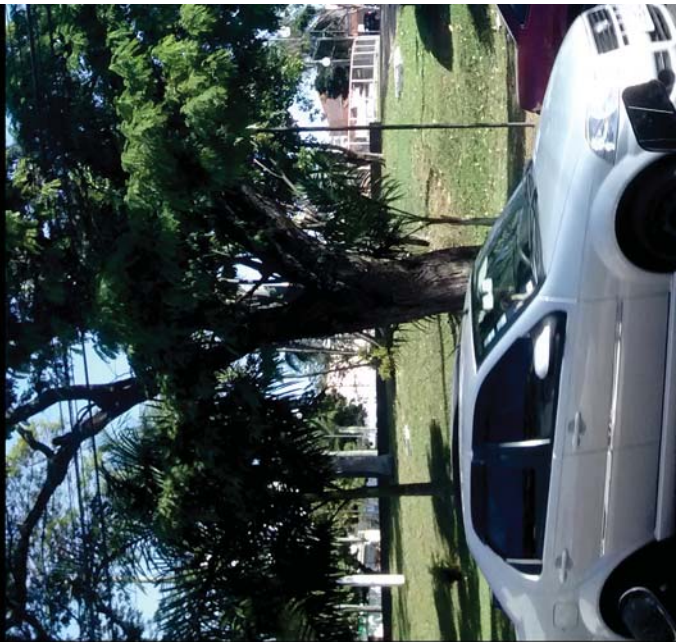


desumana, que não leva em consideração que o outro é um ser, que possui suas externalidades, diferentes da maioria.

Hoje os moradores de rua da cidade que habitavam a antiga estação ferroviária, se deslocaram para partes um pouco mais afastadas da mesma. Embora durante o dia é possível ver moradores de rua na zona central, durante a noite eles dormem em áreas mais afastadas, como Avenida Tiradentes, na Avenida das indústrias, e outras localidades (ver mapa do deslocamento dos moradores de rua e conjunto de fotografias)

No desenvolvimento do trabalho, diversas visitas foram feitas para entender melhor as condições de vida dessas pessoas, e desde Junho de 2014 o espaço que era usado para pernoite dessas pessoas na avenida das indústrias a Cooperativa Sul Brasil passou a adotar uma drástica medida para expulsar os mesmos: durante a noite por toda a extensão do telhado corre água e com diversos furos feitos na calha do mesmo, que fica sobre o local antes usado para pernoite de modo que durante toda a noite existe dezenas de goteiras com um grande fluxo de água impossibilitando a permanência no local. Foi adotado a mesma medida que se usa para afastar cães, como se essas pessoas nem humanos fossem. Os moradores de rua que ocupavam este espaço continuam pernoitando na Avenida das Indústrias, agora ocupam a área do “Espaço Cultural”, resta saber até quando.

Em conversas com esses moradores percebe-se uma grande diferença de percepção de vida e do espaço urbano. Alguns deles por exemplo não sentem



medo desta limpeza social realizada pelo poder público e privado, embora que, com a presença da polícia também são obrigados a deixar determinadas áreas que ocupam durante o dia. Por exemplo, ainda existem moradores de rua durante o dia na Estação ferroviária, mas segundo depoimentos quando uma viatura policial passa, falam para os mesmos se retirarem do local. O mesmo ocorre na Praça São Bento no centro da cidade.

As expectativas dos mesmos em relação as políticas públicas são parecidas, não acreditam que o poder público se interesse em desenvolver programas que realmente os ajudem. Sugerem a criação de hotéis populares ou algo do gênero, pois em sua maioria desprezam os abrigos municipais, pois sentem-se tratados mal, e ainda salientam que os conflitos entre os próprio moradores de rua em um albergue se evidenciam e acabam por gerar conflitos.





PRINCIPAIS ÁREAS DE PERNOITE DE MENDIGOS





ÁREAS UTILIZADAS ATUALMENTE

ÁREAS UTILIZADAS ANTERIORMENTE

GAROTAS(OS) DE PROGRAMA

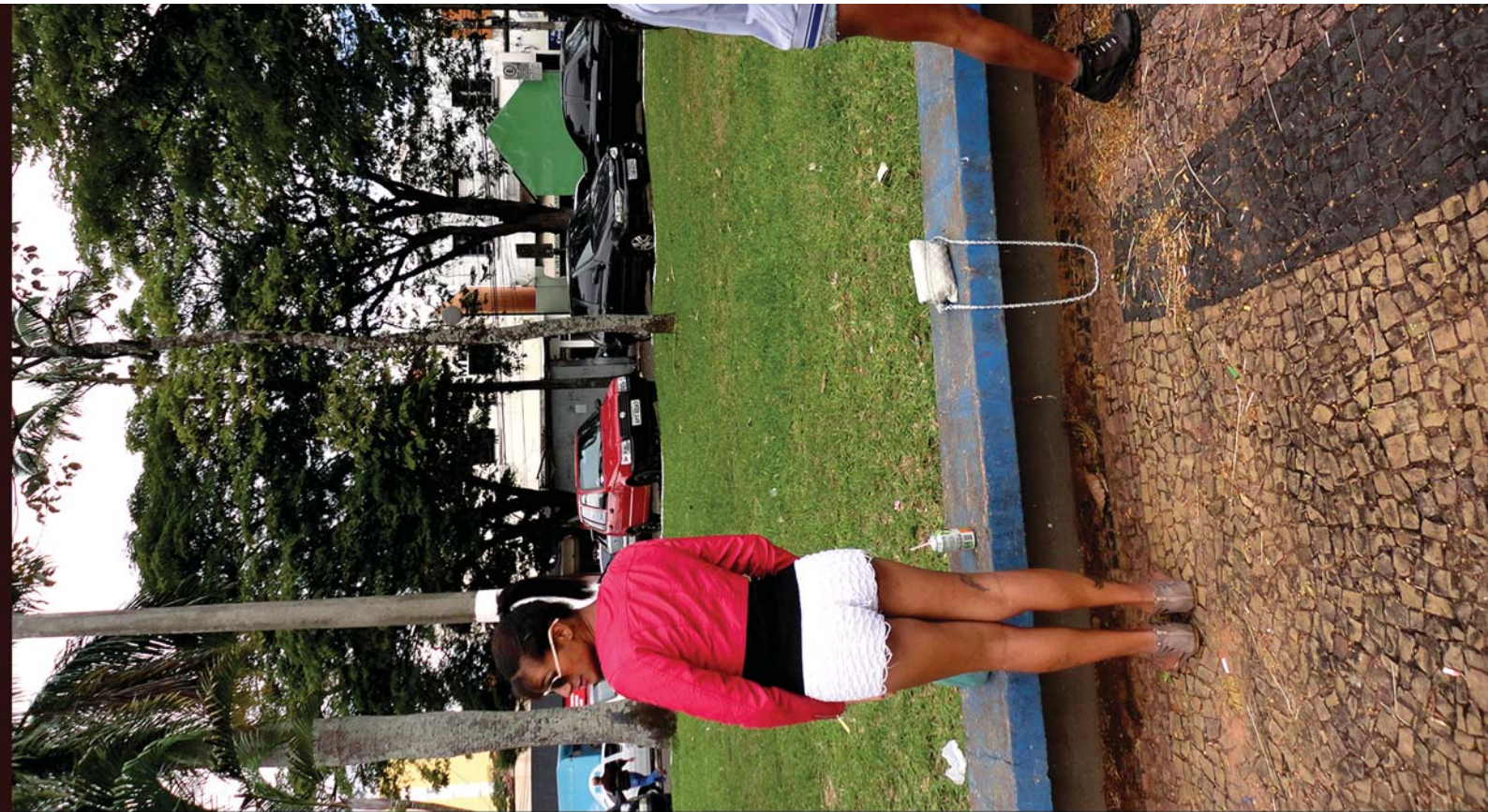


Os garotos e garotas de programa ocupam a região central, ruas paralelas a Avenida Sampaio Vidal e Castro Alves e Avenida das Indústrias assim como os moradores de rua não são compreendidos dentro de uma política pública, e até mesmo grande parte da população os enxergam como uma minoria deficiente.

Na avenida das indústrias e em ruas paralelas a Av. Sampaio Vidal e Castro Alves, principalmente rua XV de novembro, existe uma quase exclusividade de garotos de programas, poucas mulheres ocupam aquele espaço, nesta área os serviços são oferecidos exclusivamente durante a noite, por volta das 19h00min até o amanhecer dezenas de garotos de programas ocupam estes espaços. Grande parte deles trabalha quase todos os dias, outros apenas aos finais de semana, alguns ainda possuem outro emprego durante o dia.

Este tipo de ocupação na avenida das indústrias é recente, começou a firmar-se como ponto de prostituição a poucos anos. Já na rua XV de Novembro, este tipo de ocupação existe a décadas, porém a cerca de quinze anos era ocupado por garotas de programas, durante alguns anos houve garotos e garotas e hoje são quase exclusivamente garotos.

Os depoimentos desses garotos mostram pontos interessantes a serem ressaltados, como a relação que eles possuem com os vizinhos de seus pontos. Por ser um bairro com pouca densidade residencial sentem-se mais a vontade de estarem ali, além de criarem uma convivência amigável com os moradores dali.





O desrespeito vem por parte de alguns que por ali passam dentro de seus carros, atiram objetos como pedras, ovos, bombas, garrafas entre outros. Na grande parte pessoas jovens e em grupos. Os garotos de programa não reagem para não causarem problemas com os moradores da região. Pois segundo eles a boa relação com estes vem a partir de um respeito mutuo. Todos os entrevistados sofreram este tipo de agressão, e relatam que isto ocorre de uma a quatro vezes por mês.

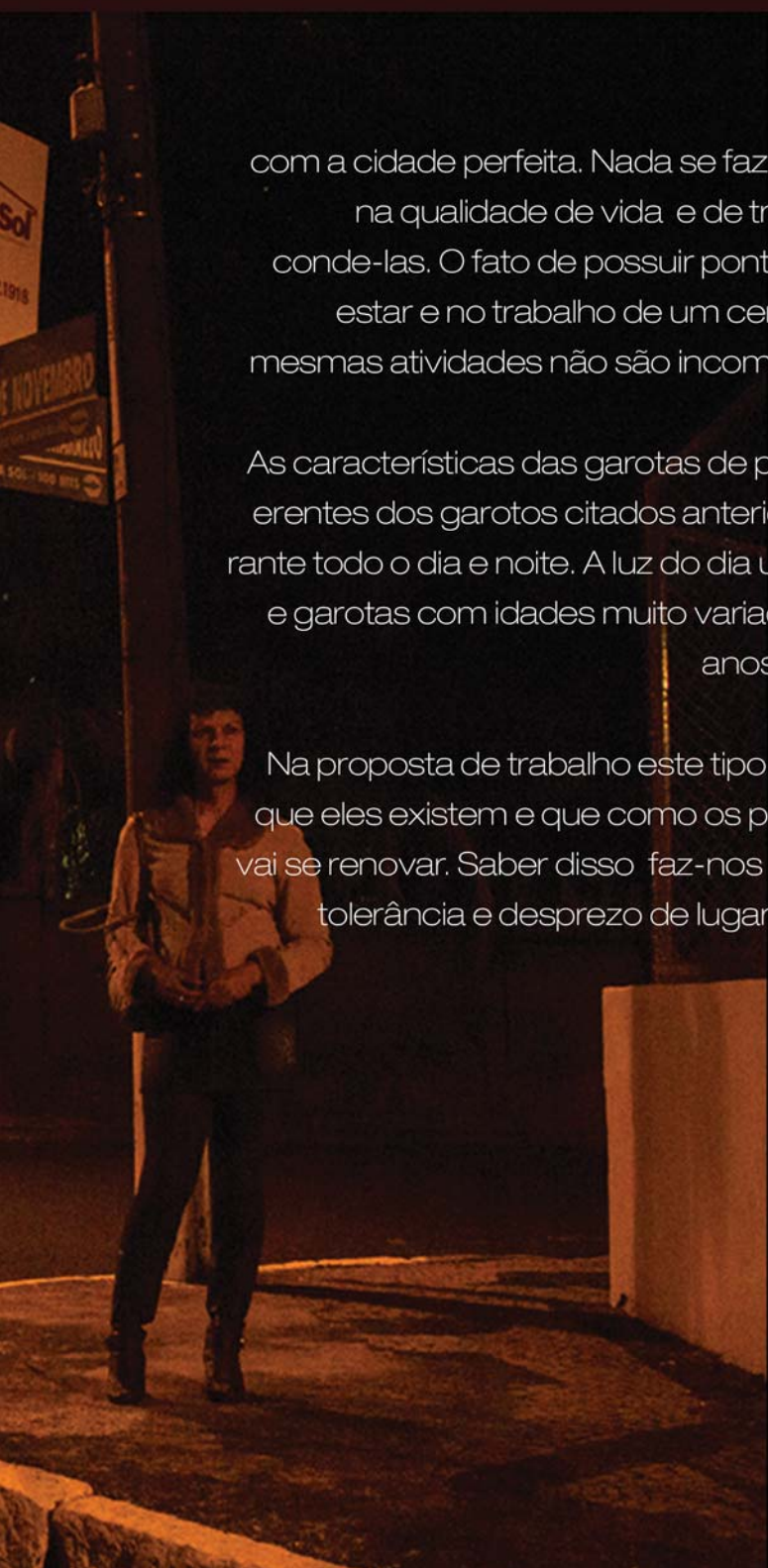
A relação dessas pessoas com o espaço delas também é interessante, ao serem questionadas do porquê estão ali e não em outro lugar, as respostas tem alguns pontos em comum que é esse respeito mutuo com os moradores, o fato de serem incomodados poucas vezes, além da característica que a região foi recebendo no decorrer do tempo" é um lugar de travestis"³, que recebe de forma fácil novos garotos. Além disso um ponto econômico também é ressaltado. Na região central da cidade, tanto na rua como nas praças, os que quiserem trabalhar precisam pagar um pedágio⁴ para os donos do ponto.

Diferente dos moradores de rua poucos destes trabalhadores(as) sofreram repressão por parte da policia, porem as garotas de programas que atuam durante o dia no centro da cidade sofrem repressão por parte deles. É rotineiro observar uma viatura policial pedindo para os moradores de rua e garotas de programa que ficam em praças se retirarem deste espaço.

➤ Mais uma vez essa idéia de limpeza da cidade é explicita, durante o dia, onde passam muitas pessoas o poder público procura esconder o que não condiz

³ Citação de um garoto de programa em entrevista realizada em julho de 2014.
⁴ Nome dado para um pagamento diário para poder trabalhar em um determinado ponto da rua. Foi informado pelos trabalhadores que esta taxa hoje é de R\$ 20,00 diários.

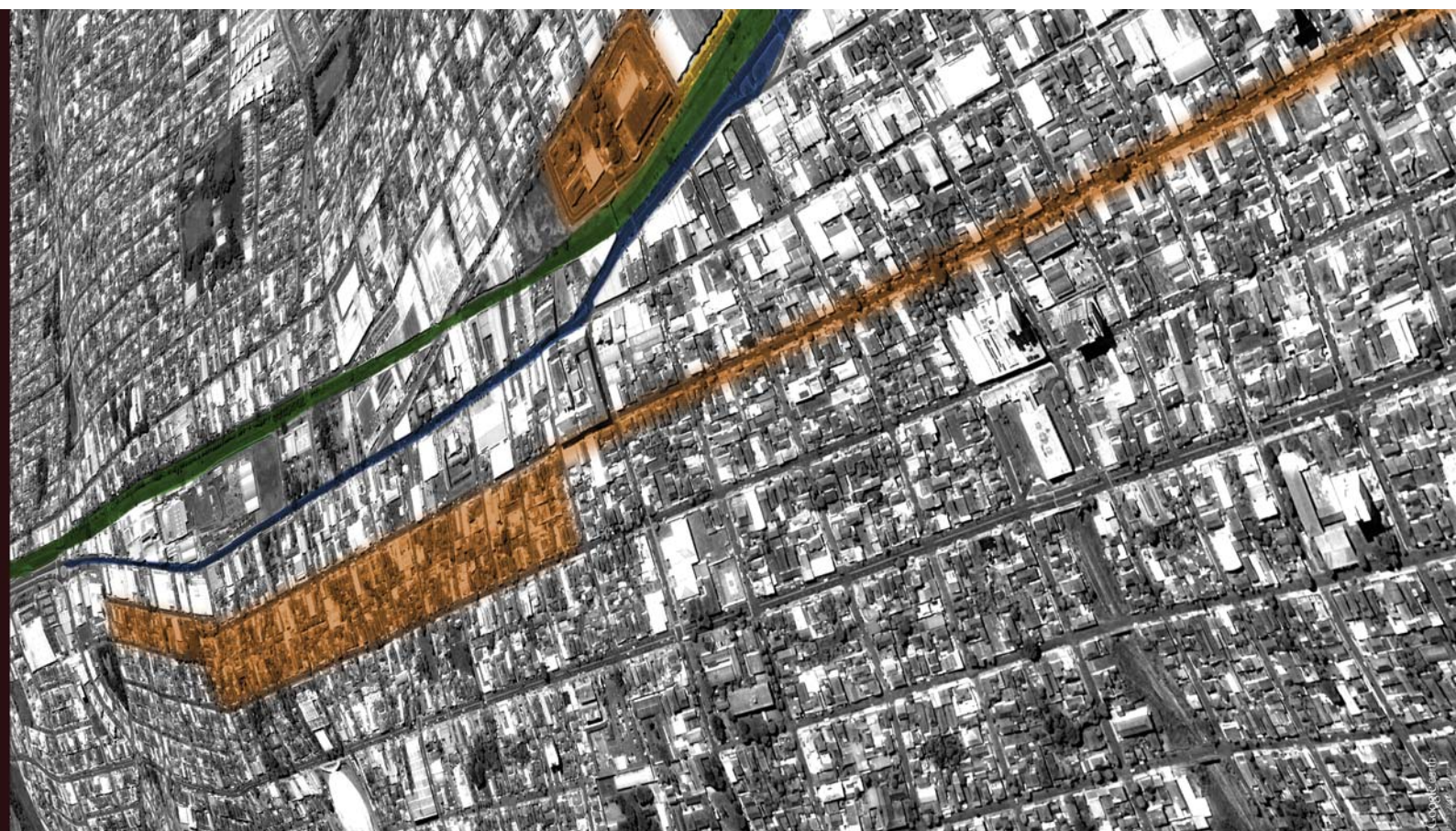




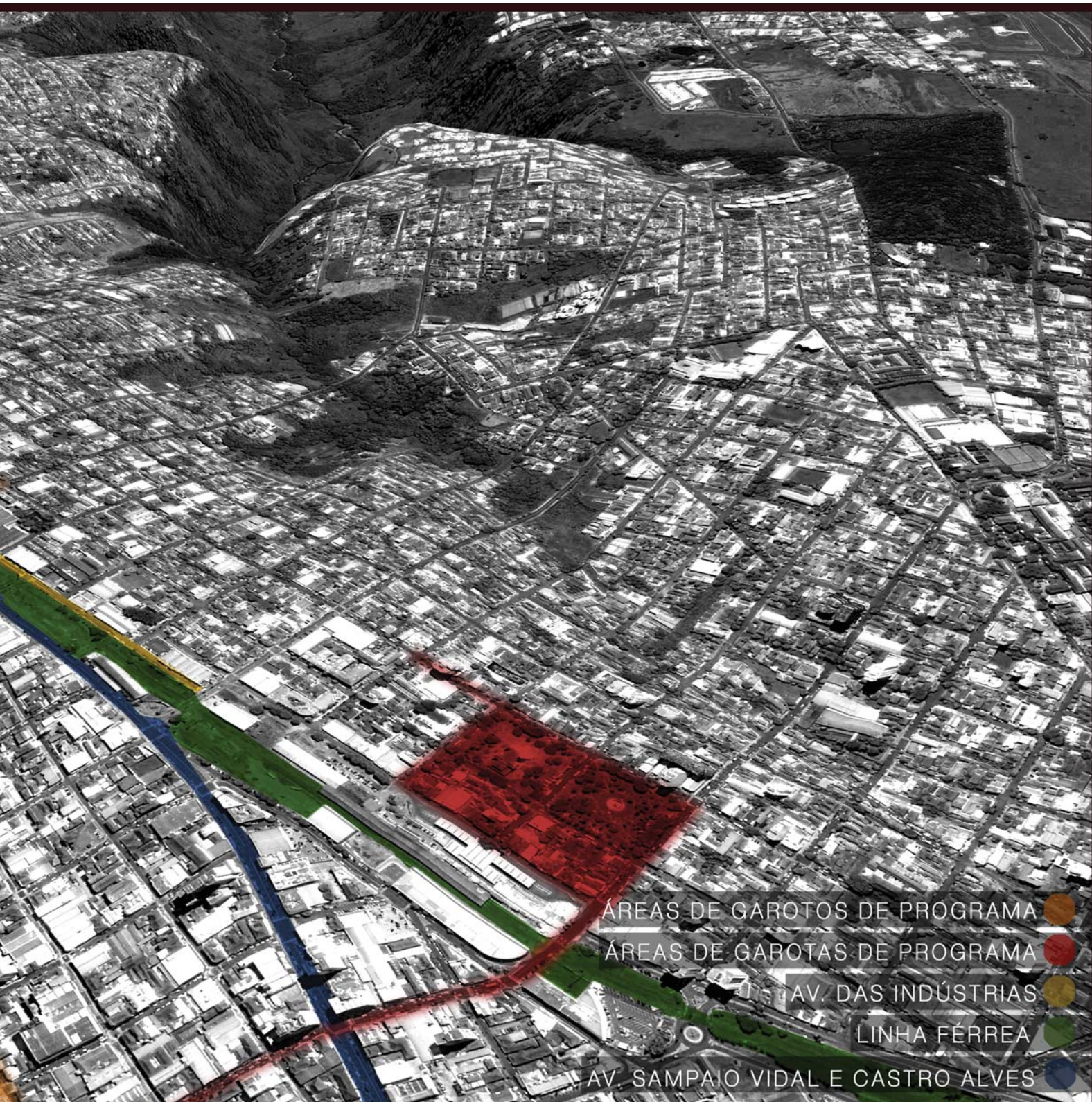
com a cidade perfeita. Nada se faz para resolução dos problemas ou melhoria na qualidade de vida e de trabalho destas pessoas, apenas visa-se esconde-las. O fato de possuir pontos da cidade em que policiais interferem no estar e no trabalho de um certo grupo e outras zonas da cidade onde as mesmas atividades não são incomodadas também demonstra essa camuflagem da cidade.

As características das garotas de programa da região central também são diferentes dos garotos citados anteriormente. Existem garotas de programa durante todo o dia e noite. A luz do dia uma quantidade menor que durante a noite, e garotas com idades muito variadas, encontra-se garotas de cerca de treze anos até mulheres com mais de sessenta anos.

Na proposta de trabalho este tipo de ocupação é muito importante, entender que eles existem e que como os próprios dizem “sempre vai existir”, e sempre vai se renovar. Saber disso faz-nos respeitá-los e criar um projeto onde esta intolerância e desprezo de lugar a um respeito e partido para uma proposta democrática.



PRINCIPAIS PONTOS DE PROSTITUIÇÃO



ÁREAS DE GAROTOS DE PROGRAMA

ÁREAS DE GAROTAS DE PROGRAMA

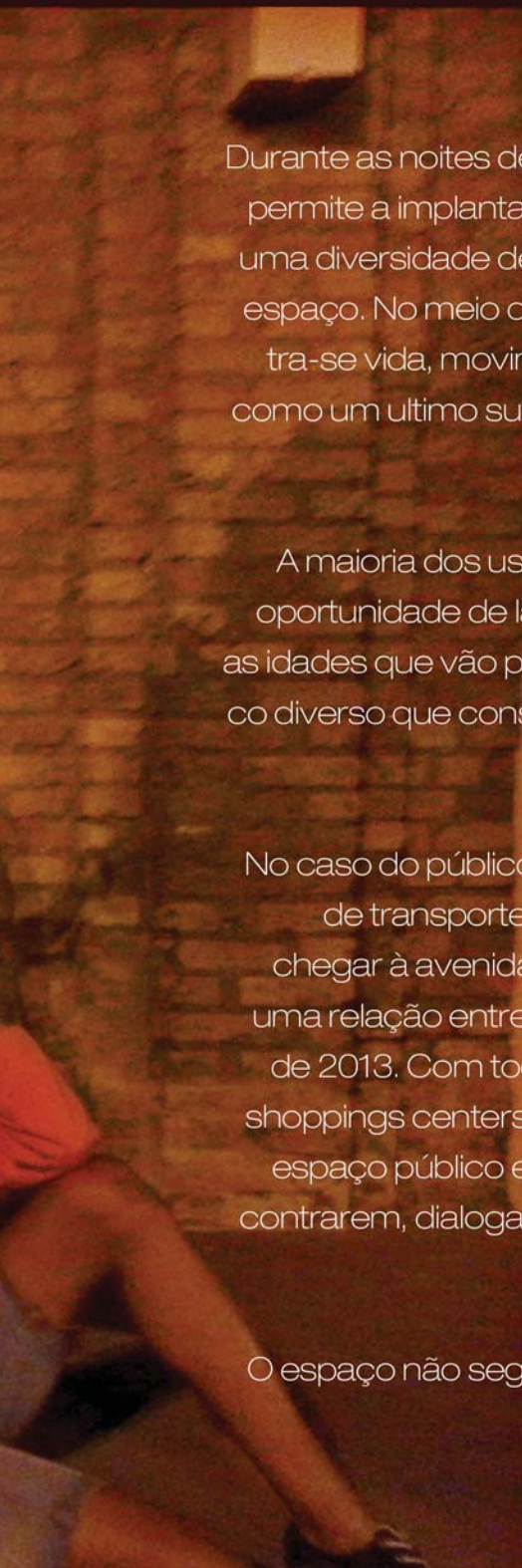
AV. DAS INDÚSTRIAS

LINHA FÉRREA

AV. SAMPAIO VIDAL E CASTRO ALVES

ROLEZEIROS





Durante as noites de quinta feira na avenida das indústrias a prefeitura municipal permite a implantação de uma feira. Durante este período é possível encontrar uma diversidade de pessoas que não se vê em nenhum outro momento neste espaço. No meio de prédios abandonados, da morbididade dos edifícios encontra-se vida, movimento, manifestação, comércio, conversas, cheiros, ofertas, como um ultimo suspiro da não decadência e transformação da cidade em espaços genéricos.

A maioria dos usuários da feira são jovens que enxergam neste espaço uma oportunidade de lazer e diversão. Além dos jovens a feira atrai casais de todas as idades que vão para a feira principalmente para uma refeição, e por um público diverso que consome os diversos tipos de alimentos primários, brinquedos e mídias que são comercializados.

No caso do público jovem é interessante ressaltar que este se desloca através de transporte público, bicicleta ou caminhado, em grandes percursos até chegar à avenida. São jovens com cerca de 15 anos de idade. Pode-se fazer uma relação entre este espaço e os "rolezinhos" que se popularizaram no ano de 2013. Com todas as diferenças de proporção e do ambiente fechado dos shoppings centers, e que tenta eliminar este tipo de manifestação. A feira é um espaço público e aberto, nela existe uma oportunidade desses jovens se encontrarem, dialogar e expressar suas opiniões perante uma diversidade de públicos que freqüentam a mesma.

O espaço não segrega, reflete. A ausência do tráfego de carros obriga as pes-



pessoas caminharem, a encarar o frente a frente com o outro, ver o rosto do outro, compartilhar um momento. Momento em extinção nas cidades atuais.

Este momento é muito significativo porque além da diferença de idade nota-se também uma diferença de classes sociais que usufruem do mesmo espaço, é o espaço com maior diversidade que se pode encontrar na cidade. O mais próximo de uma idéia de infinito de Levinas. O problema é que está delimitado a quatro horas por semana.

Em conversas com os usuários e trabalhadores da feira é possível entender que este espaço é realmente o único utilizado de forma diversa. A falta ou a má qualidade de espaços públicos na cidade faz com que a simples aglomeração seja interessante. De forma geral os usuários aprovam a existência da feira e uma grande parte considera que ela deveria ocupar uma maior área e acontecer durante outros dias da semana.

De fato a extensão da feira para o porte da cidade é insignificante, ele ocupa o equivalente a três quarteirões, tem pouco mais de trezentos metros lineares. Além de ser descoberta e muitos dos entrevistados tocar na dificuldade que é o comércio durante os dias de chuva.

Os jovens entrevistados ressaltam o fato de ser o único lugar da cidade para sair, para “encontrar as meninas”, “xavecar”, “dar um role”, ou simplesmente “comer alguma coisa”, vêm na feira o espaço de lazer, se existisse mais dias de feira freqüentariam, relatam freqüentemente que é boa, mas vão para lá pois não existe mais nenhuma opção de lazer na cidade.

TRABALHADORES



No entorno da avenida das indústrias, como descrito acima (prancha 1) existem diversas atividades comerciais e de serviços. Para o funcionamento destas, diversos trabalhadores se deslocam até as lojas próximas ao centro, a indústria metalúrgica que fica a menos de trezentos metros da Avenida das Indústrias, as lojas de materiais de construção e automobilismo da Avenida Castro Alves e todo o demais aparato de comercialização de sobrevivência e consumismo desta região.

Durante o período do almoço estes trabalhadores procuram um lugar para descanso do seu tempo livre. A questão é que esses não encontram no espaço público, um ambiente que seja possível realizar o seu papel de acomodação da população. Nas ruas, passeios e “áreas verdes” não existe a possibilidade de simplesmente estar. Seja pela má qualidade da pavimentação, deterioração dos antigos bancos ou inexistência de áreas próprias. O espaço público é pensado apenas como meio de passagem. “Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção.” (SANTOS, 2006, p. 222)

A região e a cidade não oferecem um local de lazer, como se não fosse necessário. O essencial é trabalhar o máximo admissível e chegar o quanto antes, quando possuir algum tempo para não fazer nada ninguém promoverá isto. O estado e o mercado viabilizam meios básicos para chegada ao trabalho, também os equipamentos necessários, porém o bem estar não é questionado e nem proposto. Existe transporte público durante os dias úteis para toda a região da cidade – é necessário levar os pobres para as estações de trabalho - porém aos domingos bairros onde se circula apenas um ônibus. No horário comercial, diversos - mesmo assim não suficientes - porém se for preciso em horários noturnos nenhuma instituição lhe proporcionará isto.

TRANSEUNTES

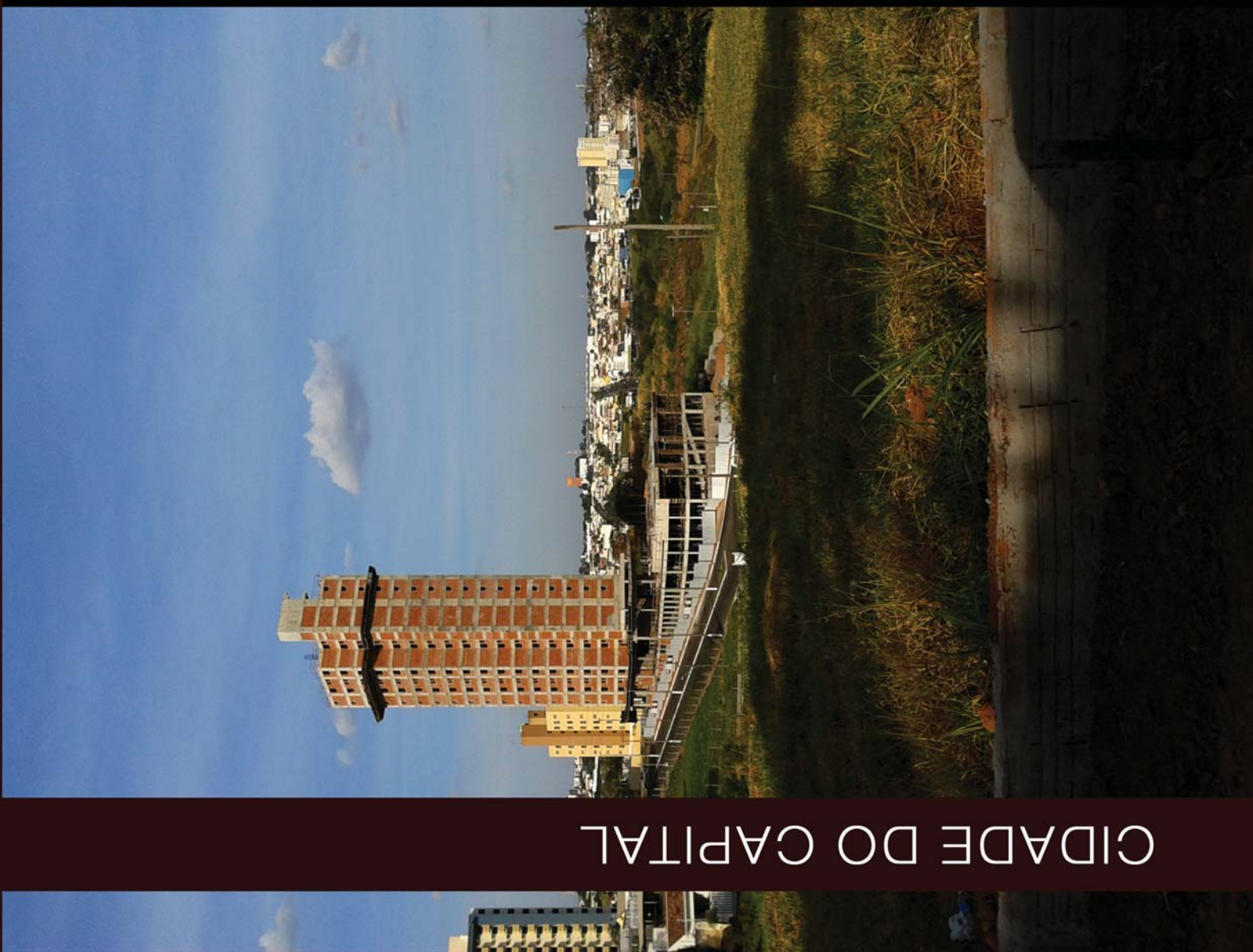


Meio aos automóveis, prédios abandonados: o vazio. Próximo das prostitutas e moradores de rua poucos pedestres se deslocam pelos passeios da Avenida das Indústrias e seu entorno. Um espaço despovoado. Alguns casais de namorados ocupam as sombras das poucas árvores, vezes idosos descansam, outros se deslocam do carro até o Poupa Tempo, além disso um ermo.

Nas conversas com os poucos que por ali passavam, nota-se uma falta de esperança para o futuro da Avenida, alguns vislumbram a possibilidade de uma região administrativa ou serviços públicos concentrados como alternativa ao abandono. Outros apenas as lembranças de quando ainda existiam galpões de produtos agrícolas e para maioria é apenas abandonado.

Durante a noite com exceção da quinta feira a região, alguns moradores de rua usam o espaço como local para dormir. Ainda existe o preconceito e o receio de uma grande parte da população sobre os moradores de rua que já usufruíram mais desta região e graças a política de limpeza do centro da cidade tem medo de habitar em áreas muito próximas ao centro.

CIDADE DO CAPITAL



Observando a cidade de Marília, nota-se claramente que a cidade é produzida a partir de interesses econômicos, diversos novos empreendimentos são realizados na cidade sem nenhuma preocupação com o impacto que vão causar no tráfego de pessoas e automóveis, nenhuma preocupação arquitetônica, qualidade dos espaços de utilização, entre outros. Os edifícios são produzidos como forma de gerar lucros, um negócio capitalista.

Diversas construtoras e incorporadoras de grande porte são responsáveis pelas construções dos mesmos. Empresas essas que em grande parte possuem capital aberto, vêem na construção de edifícios residenciais e galpões comerciais a oportunidade de gerar lucros. O fato de serem empresas que participam da bolsa de valores distancia o produtor do espaço urbano do próprio espaço. O investidor não é especializado e não participa das decisões pontuais dos investimentos, ele apenas pressiona as entidades a construir cada vez mais para valorizar ainda mais suas ações. O resultado destas construções são reproduções delas mesmas, espaços iguais, erguidos pelo capital.

Os escritos de Lefebvre explicam essa relação, a produção do espaço é orientada para o reproduzível, tem uma lógica de homogeneidade. Porém ao tornar tudo repetitivo encontra o que não é, a natureza, o local. Neste jogo entre o que pode ser reproduzido e o que não, o espaço capitalista impõe uma explosão dos mesmos espaços, negando as características únicas, o não reproduzível..

"Este espaço formal e significativamente abstrato nega todas as diferenças, aquelas que vêm da natureza e da história, bem como aquelas que vêm a partir do corpo, idades, sexos, e etnias. A importância de tais fatores dissimula e explode o próprio funcionamento do capitalismo. O espaço dominante, onde os centros de riqueza e poder, forçam e moldam os espaços dominados, aqueles da periferia." (LEFEBVRE, 2009, p. 189, 190)

O skyline da cidade de Marília esta repleto de exemplos de uma cidade que passa por um momento ~~de grande~~ (re)produção da construção civil. Diversos esqueletos de prédios surgem em poucos meses mudando drasticamente a paisagem e as relações locais. Desde antigas áreas próximas a região central a áreas que a pouco não existia interesse algum, a beira das escarpas da cidade surgem atualmente edifícios residenciais de alto padrão. As construtoras e incorporadoras viram no relevo de Marília um potencial que antes as favelas da cidade eram as únicas a usufruí-lo. Koolhaas descreve este processo e o ironiza.

"A habitação não é um problema. Ou foi totalmente resolvida ou foi deixada completamente ao acaso; no primeiro caso é legal; no segundo, <<ilegal>>; no primeiro caso são torres ou, geralmente prédios; e no segundo(em perfeita complementaridade) uma crosta de barracas improvisadas.. Uma solução consome o céu; a outra o terreno. É estranho que aqueles que têm menos dinheiro habitem o recurso mais caro – a terra- e os que pagam habitem o que é de graça – o ar. (KOOLHAAS, 2013 p. 43 e 44)

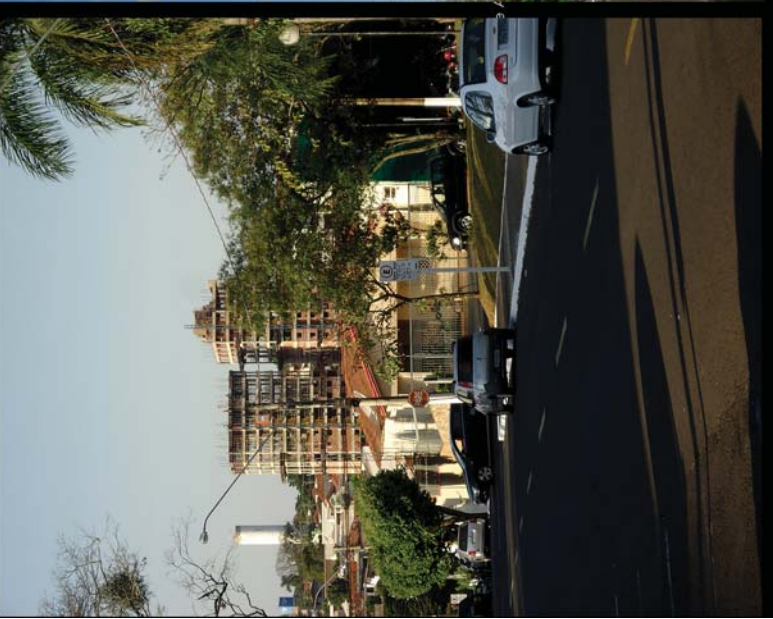
Este é mais um exemplo de uma cidade capitalista e genérica, a cidade se verticaliza ao mesmo tempo em que deixa de lado o problema da habitação popular,

o que importa é a construção, o lucro, compradores que possuem condições para uma nova moradia. Estes novos prédios se espalham na cidade de forma isolada, não estão concentrados em um único ponto, onde for mais lucrativo será realizado o investimento.

"A cidade genérica foi <<planeada>> não no sentido habitual de uma organização burocrática que controla o seu desenvolvimento, mas sim como se diversos ecos, esporos, tropos e sementes tivessem, como na natureza, caído na terra ao acaso, se tivessem fixado – aproveitando a fertilidade natural do solo – e agora formassem um conjunto: uma reserva arbitrária de genes que por vezes produz resultados assombrosos. (KOOLHAAS, 2013 p. 44 e 45)

Diversos prédios marcam o céu da cidade. Todos parecidos, frutos de uma demanda inexistente, geradores de capital para os incorporadores e construtoras. Esta discussão se mostrou importante para o trabalho depois de uma conversa com um dos proprietários de uma quadra, Nico Peres (quadra 2, no conjunto de fotografias da avenida das indústrias), onde ele contou sobre o que planejava edificar na mesma. Propõe uma demolição de todos os galpões existentes, para edificar uma loja de importação de aço e "duas torres comerciais de 15 andares". A demolição de um dos galpões já foi iniciada em Fevereiro de 2013. Não foi informado qual o prazo da construção do empreendimento.

A partir daí observar o que vem sendo feito na cidade faz-se necessário para explicar o momento atual e futuro da mesma. Os diversos empreendimentos espalhados na malha urbana se espalham por quase todas as partes da cidade, inclusive nas áreas de brownfields. Mais um ponto que nos aproxima de uma cidade genérica:



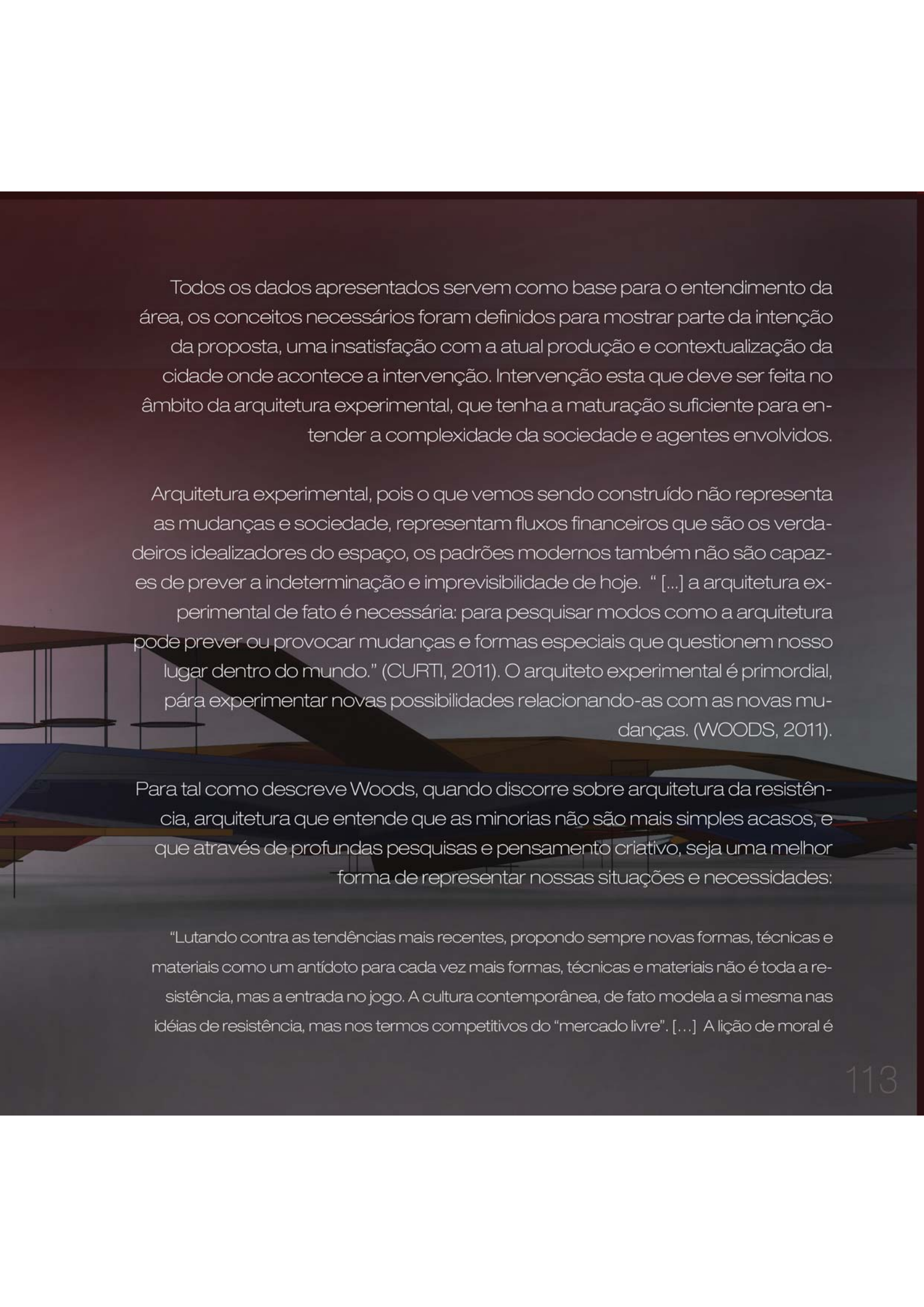
"A grande originalidade da cidade genérica é simplesmente a de abandonar o que não funciona – o que sobreviveu ao seu uso – para romper a capa de asfalto do idealismo com os martelos pneumáticos do realismo e aceita qualquer coisa que cresça em seu lugar." (KOOLHAAS, 2013 p.42)

A discussão que aqui esta sendo proposta para uma alternativa crítica, é que se não partir para uma experimentação drástica, estes padrões regidos pelo capital, ocuparão grande parte da cidade. Esquecendo-se os cidadãos, os fluxos, a rua, o bem estar. Fatores que cada vez menos são levados em consideração na produção do espaço serão paulatinamente esquecidos



An abstract architectural illustration featuring a large, dark red vertical panel on the left. To its right, a series of blue, angular, geometric shapes are stacked and layered, creating a sense of depth and movement. In the background, a grid of thin lines is visible, with several small, dark, vertical elements intersecting it. The overall composition is modern and minimalist.

CONSTRUINDO O LUGAR DO OUTRO



Todos os dados apresentados servem como base para o entendimento da área, os conceitos necessários foram definidos para mostrar parte da intenção da proposta, uma insatisfação com a atual produção e contextualização da cidade onde acontece a intervenção. Intervenção esta que deve ser feita no âmbito da arquitetura experimental, que tenha a maturação suficiente para entender a complexidade da sociedade e agentes envolvidos.

Arquitetura experimental, pois o que vemos sendo construído não representa as mudanças e sociedade, representam fluxos financeiros que são os verdadeiros idealizadores do espaço, os padrões modernos também não são capazes de prever a indeterminação e imprevisibilidade de hoje. " [...] a arquitetura experimental de fato é necessária: para pesquisar modos como a arquitetura pode prever ou provocar mudanças e formas especiais que questionem nosso lugar dentro do mundo." (CURTI, 2011). O arquiteto experimental é primordial, para experimentar novas possibilidades relacionando-as com as novas mudanças. (WOODS, 2011).

Para tal como descreve Woods, quando discorre sobre arquitetura da resistência, arquitetura que entende que as minorias não são mais simples acasos, e que através de profundas pesquisas e pensamento criativo, seja uma melhor forma de representar nossas situações e necessidades:

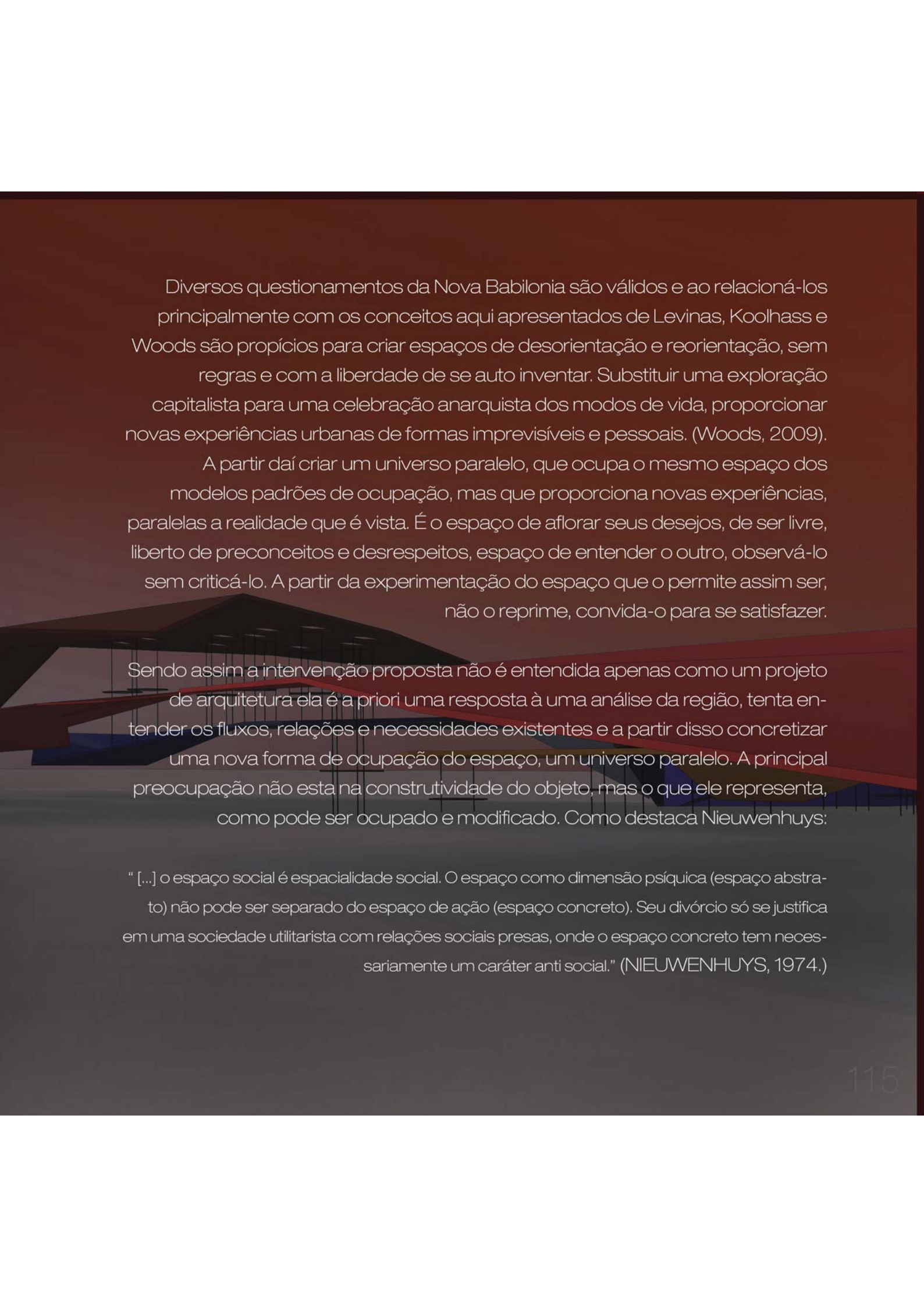
"Lutando contra as tendências mais recentes, propondo sempre novas formas, técnicas e materiais como um antídoto para cada vez mais formas, técnicas e materiais não é toda a resistência, mas a entrada no jogo. A cultura contemporânea, de fato modela a si mesma nas idéias de resistência, mas nos termos competitivos do "mercado livre". [...] A lição de moral é

que a resistência, na arquitetura ou em qualquer aspecto da vida, é melhor quando se toma a estrada do pensamento criativo, rejeitando não tanto esta ou aquela alternativa, mas qualquer aquiescência com o pensamento convencional que produz uma conveniente mediocridade. Mesmo que seja verdade que toda a sociedade precisa de convenções e rotinas, é não seguir estes que devem levar a uma acomodação com mediocridade (WOODS, TAR.)

Portanto, o projeto, assim como ressalta Woods, é pensando não como algo que acabará com os problemas econômicos e sociais da cidade, mas “recusar-se a cooperar com as instituições sociais que as criam, uma proposta que entende e responde a deterioração urbana, e não apenas repete soluções apoiadas nos poderes políticos e econômicos em vigor.

Dentro desse pensamento o arquiteto Constant Nieuwenhuys também apoia conceitualmente o trabalho, mesmo com divergências em certos pontos, a idéia da Nova Babilônia possui indagações bastante relevantes. A proposta de deixar a cidade burguesa abaixo de uma nova forma de ocupação do espaço, e esta ser povoada pelo *homo ludens*⁵, neste trabalho entendido como os transgressores do espaço, os que deixam de lado os pensamentos burgueses sobre trabalho, responsabilidade cívica e vão a procura de uma experiência diferente, que não é obtida no modelo padrão. Esse rompimento é obtido através da revelação das diferenças e a propensão aos conflitos. Materializado em estruturas que emergem do solo, representa enquanto layers os usuários transgressores, possibilitando uma infinidade de apropriações.

⁵ O conceito de *homo ludens* não é incorporada ao projeto, pois parte de um pensamento utópico e que visa uma certa homogeneização humana. É descrito por Constant como uma sociedade formada apenas por homens lúdicos. Onde não existe classes e portanto estes homens poderiam viver apenas para desenvolver sua criatividade (NIEUWENHUY, 1974)

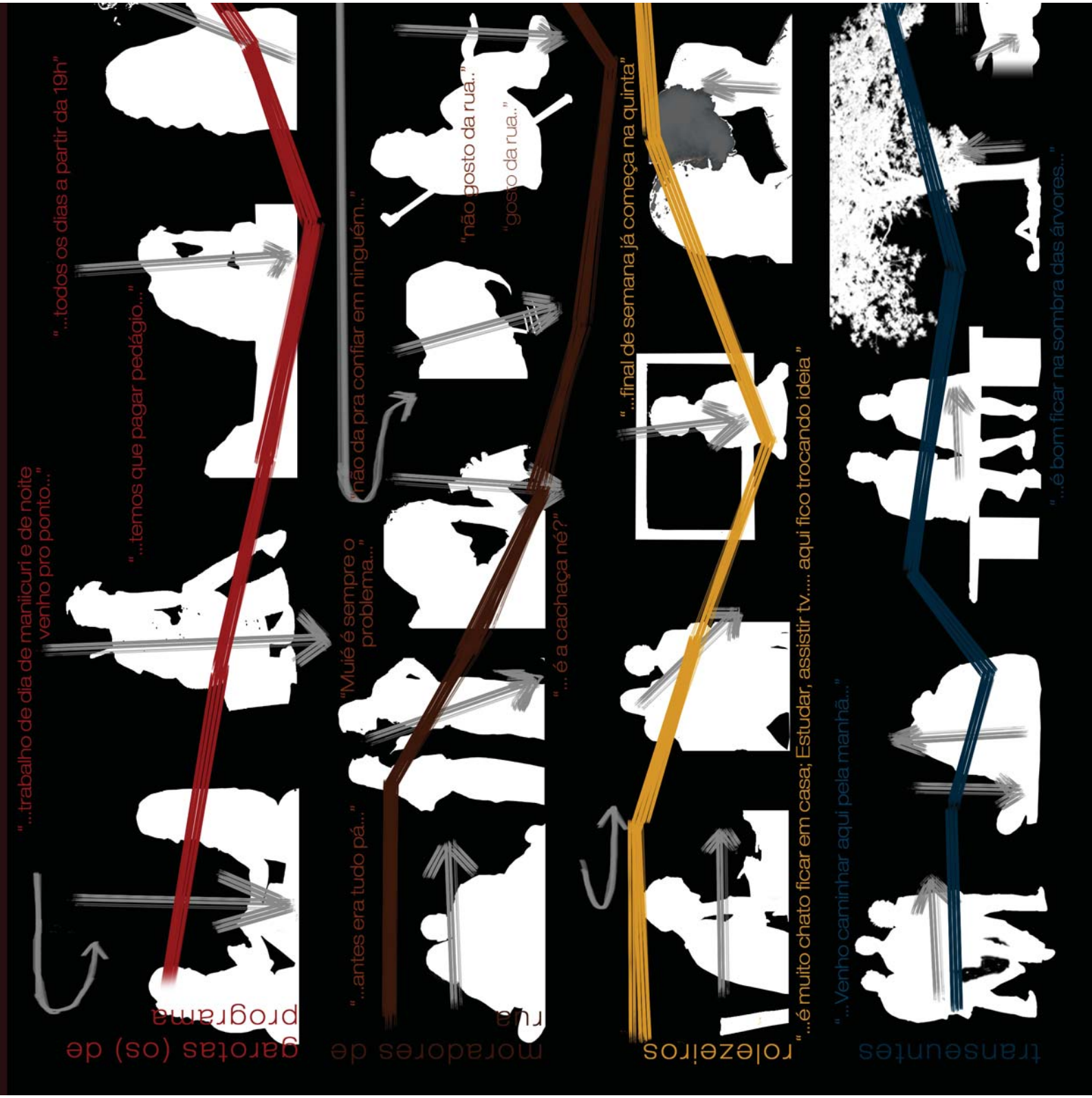


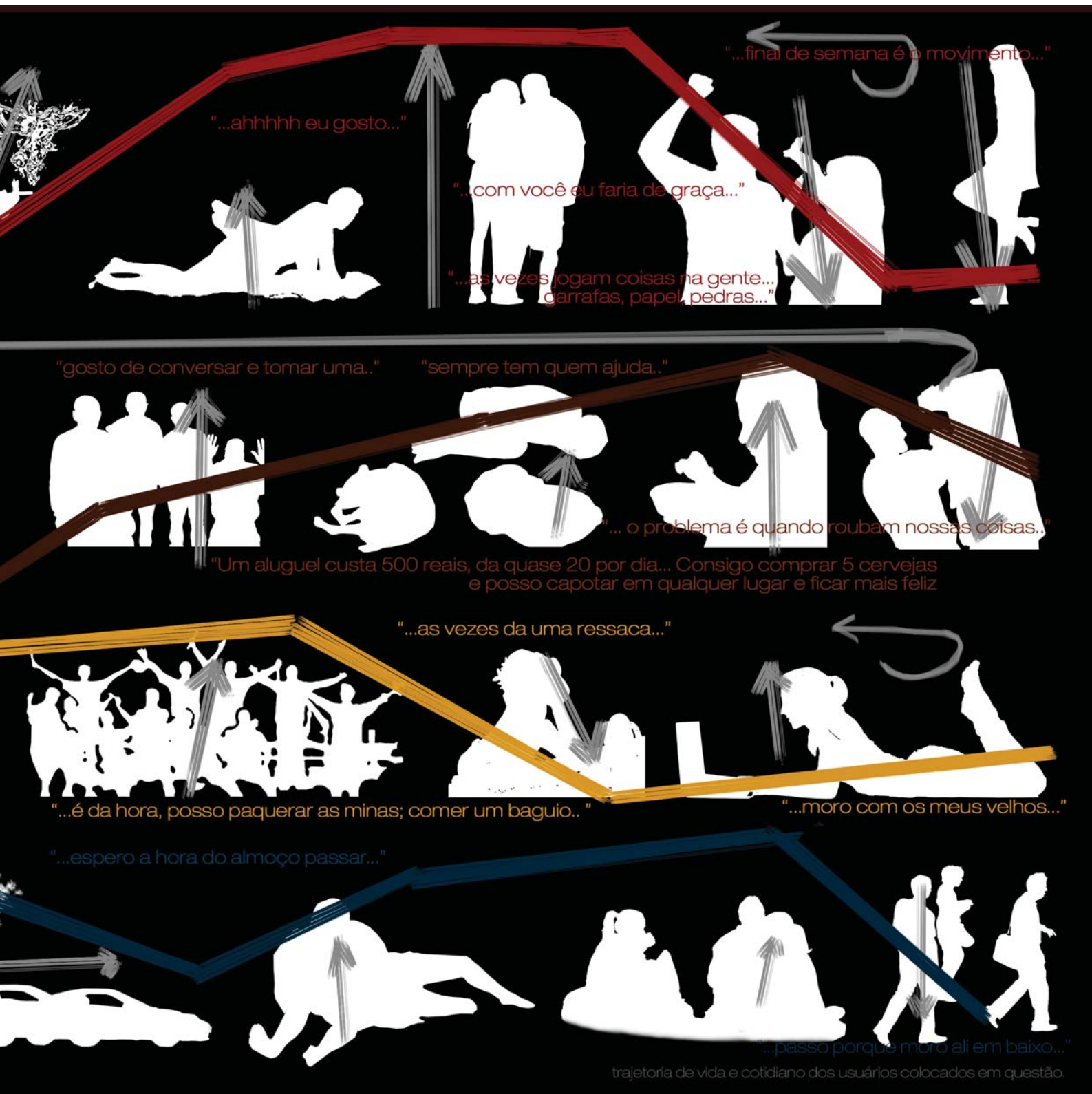
Diversos questionamentos da Nova Babilônia são válidos e ao relacioná-los principalmente com os conceitos aqui apresentados de Levinas, Koolhaas e Woods são propícios para criar espaços de desorientação e reorientação, sem regras e com a liberdade de se auto inventar. Substituir uma exploração capitalista para uma celebração anarquista dos modos de vida, proporcionar novas experiências urbanas de formas imprevisíveis e pessoais. (Woods, 2009).

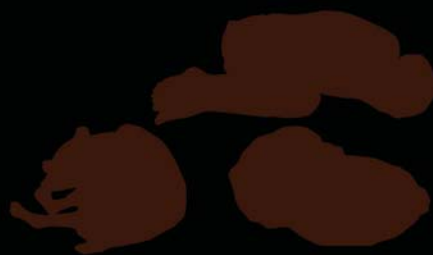
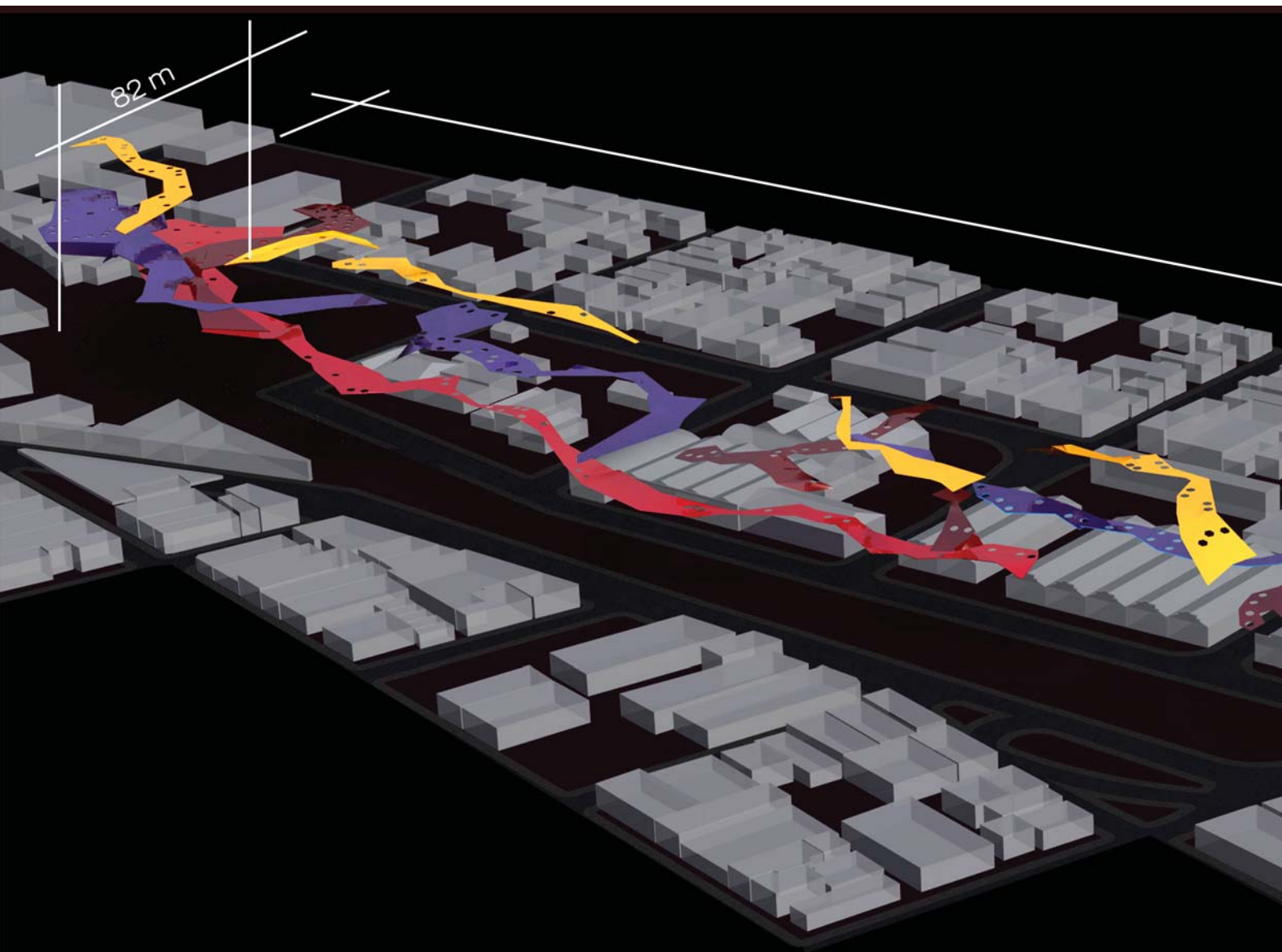
A partir daí criar um universo paralelo, que ocupa o mesmo espaço dos modelos padrões de ocupação, mas que proporciona novas experiências, paralelas a realidade que é vista. É o espaço de aflorar seus desejos, de ser livre, liberto de preconceitos e desrespeitos, espaço de entender o outro, observá-lo sem criticá-lo. A partir da experimentação do espaço que o permite assim ser, não o reprime, convida-o para se satisfazer.

Sendo assim a intervenção proposta não é entendida apenas como um projeto de arquitetura ela é a priori uma resposta à uma análise da região, tenta entender os fluxos, relações e necessidades existentes e a partir disso concretizar uma nova forma de ocupação do espaço, um universo paralelo. A principal preocupação não está na construtividade do objeto, mas o que ele representa, como pode ser ocupado e modificado. Como destaca Nieuwenhuys:

" [...] o espaço social é espacialidade social. O espaço como dimensão psíquica (espaço abstrato) não pode ser separado do espaço de ação (espaço concreto). Seu divórcio só se justifica em uma sociedade utilitarista com relações sociais presas, onde o espaço concreto tem necessariamente um caráter anti social." (NIEUWENHUYS, 1974.)

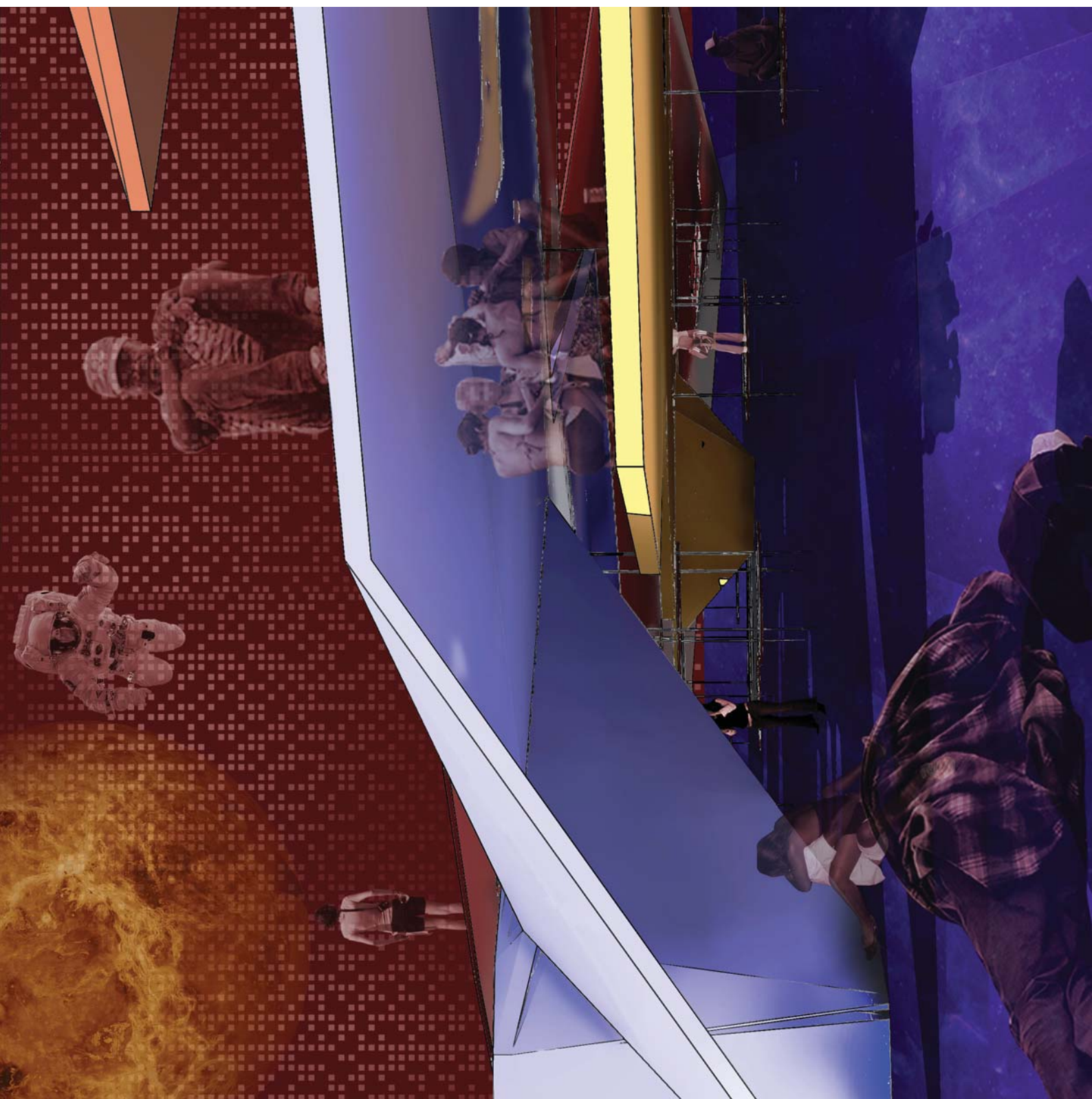


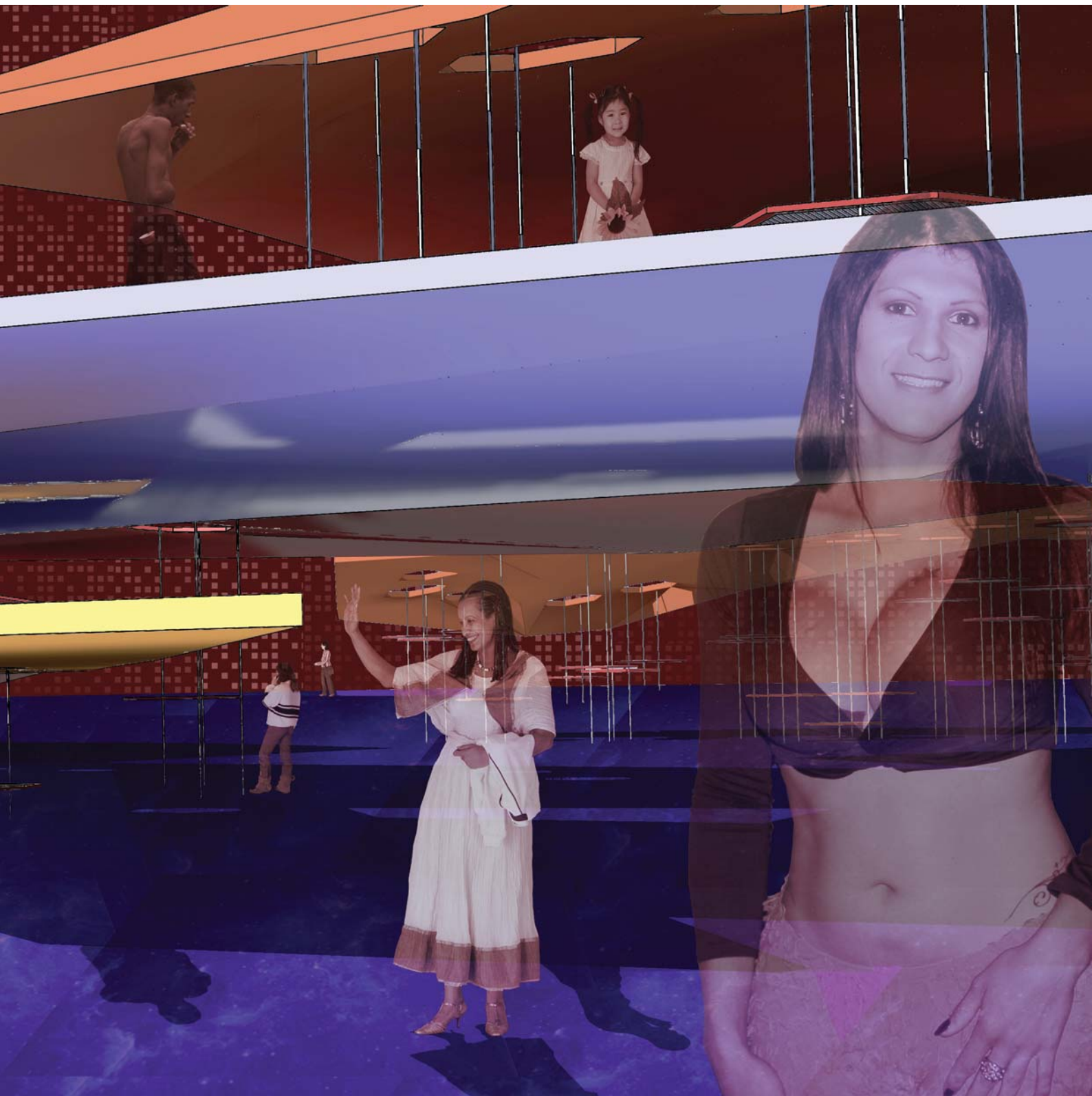




implantação das estruturas





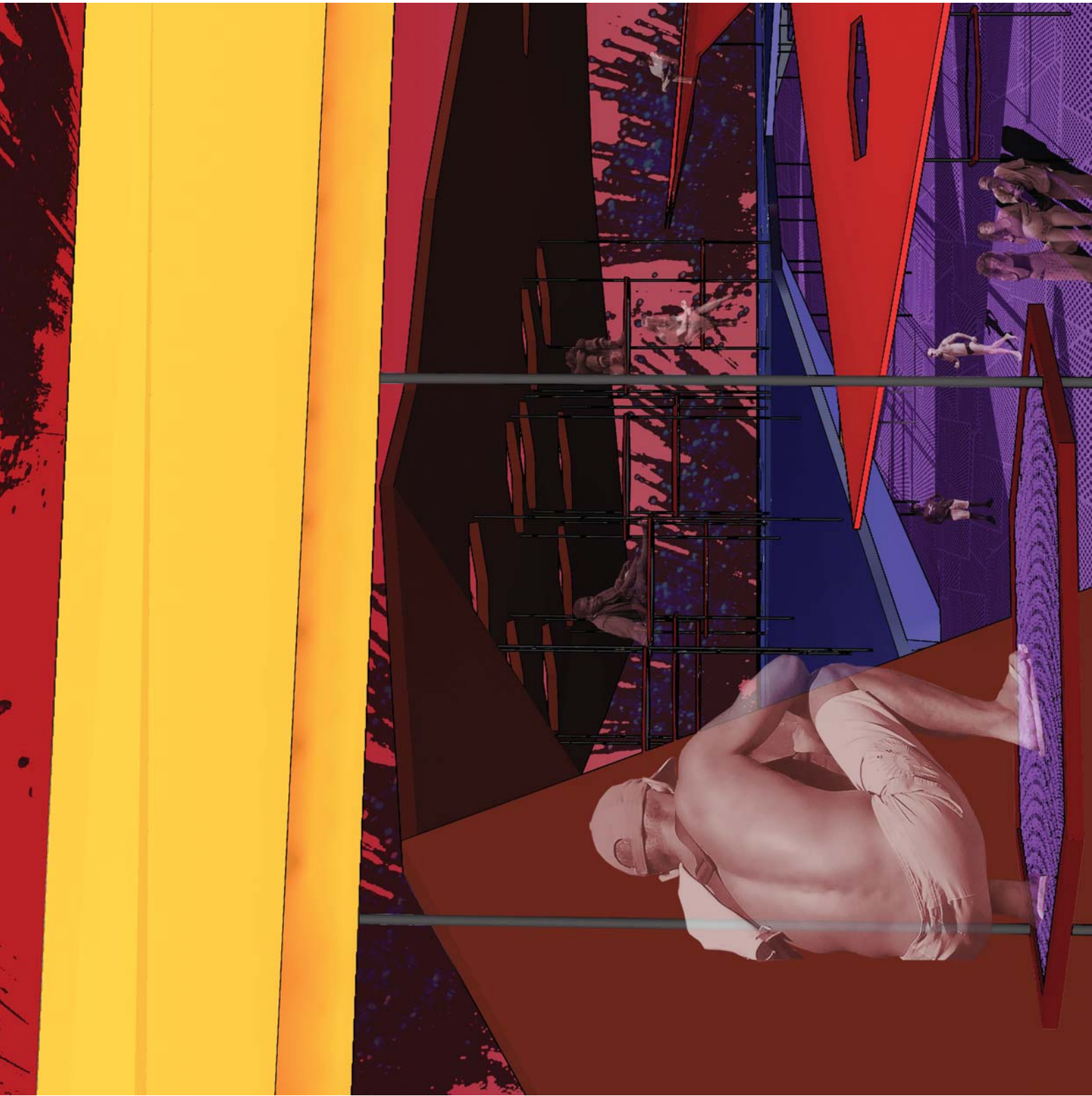














O projeto serve como ferramenta para os garotos de programas, os moradores de rua, os transeuntes, trabalhadores da região, o casal de namorados, os roleiros da feira, ferramenta esta que visa se adaptar as mudanças que ocorrem na contemporaneidade, se adaptar as diferentes vontades de cada ser.

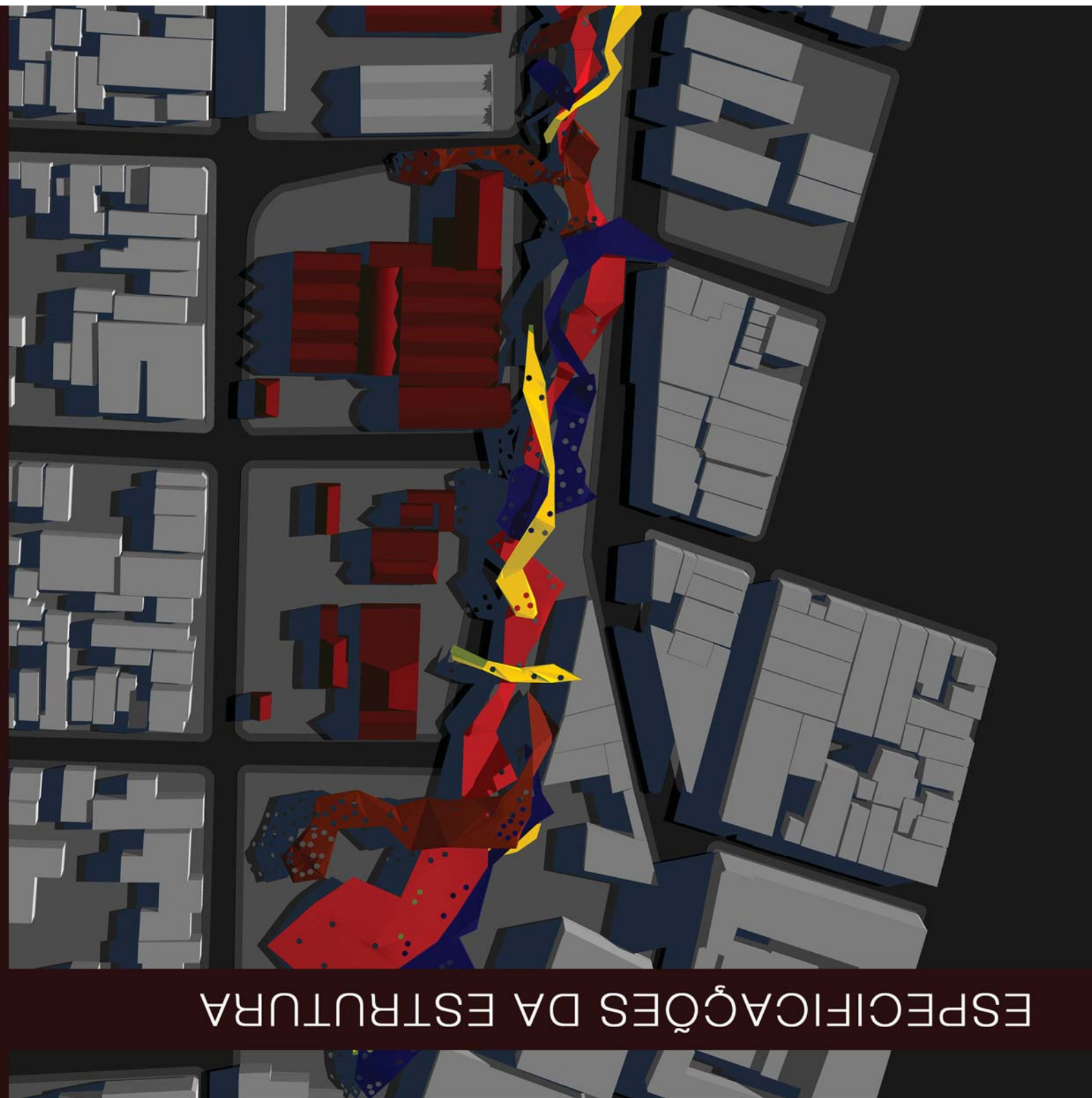
Para materializar a proposta emergem camadas que percorrem principalmente o sentido longitudinal da área, seguem a instabilidade dos diversos ocupantes da região, não é linear como suas vidas não são. Chegam a ápices, por vezes permanecem neste estado por um tempo, mas sempre retomam ao solo, suas vidas não tem um fim certo, e é possível a qualquer momento livrar-se dela.

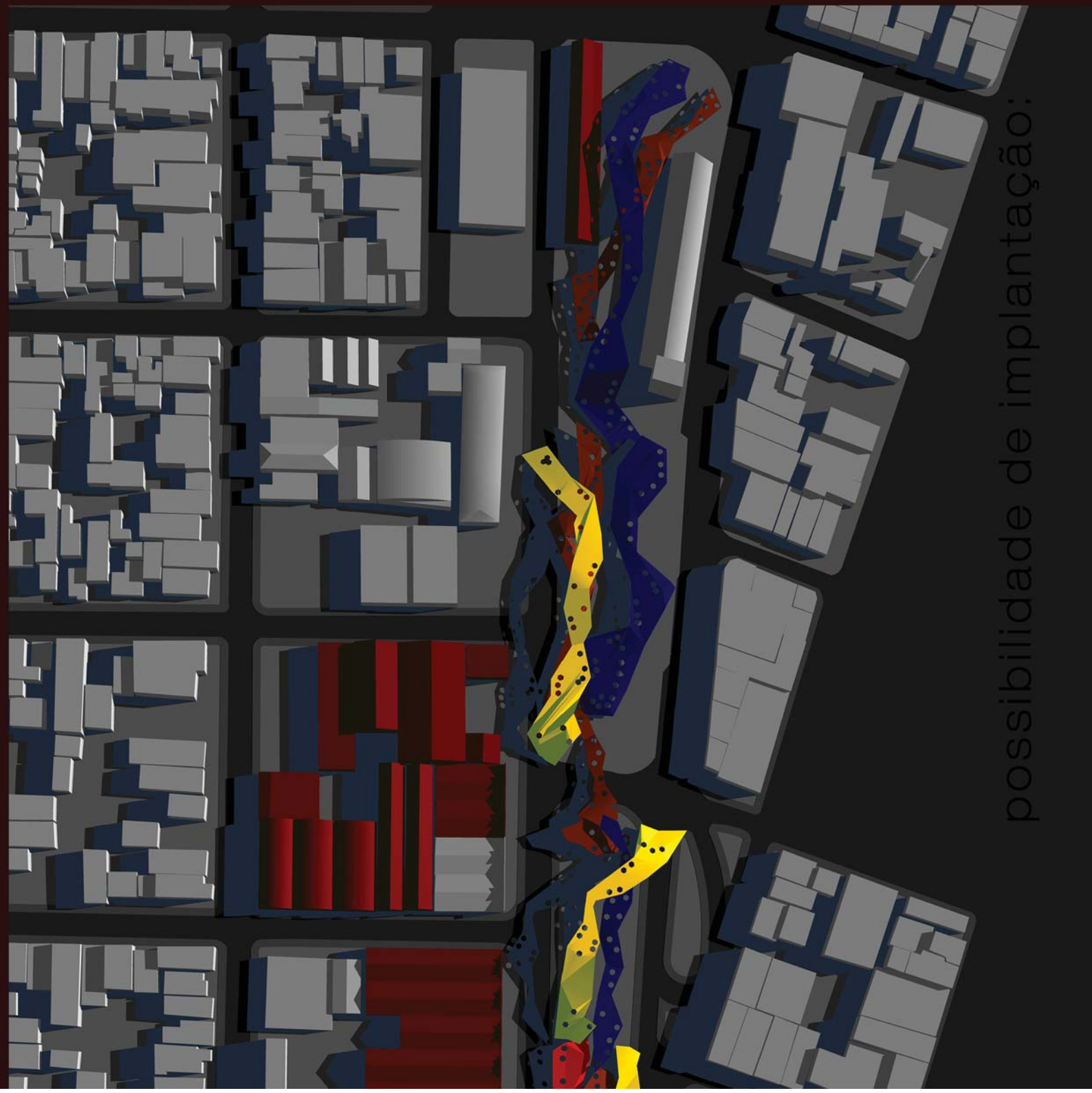
O conflito é certo e provocado pela intervenção, a estrutura que percorre a área permite diversas ocupações, diversas aberturas em sua estrutura possibilitam a conexão entre as camadas, nestas estão conectados uma armação metálica hexagonal, que através de um sistema de roldanas o usuário por si só explora os diversos níveis.

As camadas invadem a cidade, ocupam a área onde se encontra a maior quantidade de transgressores do padrão estabelecido, porém seria contraditório designar uma intervenção pontual para responder de forma completa as necessidades de todos. Por isto este trabalho se encerra com um projeto pontual que é o proposto para um trabalho final de graduação, mas com o direcionamento e o entendimento que ele deve se reinventar a cada dia, deve ser expandido pelas áreas de brownfields, pelos bairros periféricos, pela cidade, com novas formas e ainda mais possibilidades de ocupações.



ESPECIFICAÇÕES DA ESTRUTURA

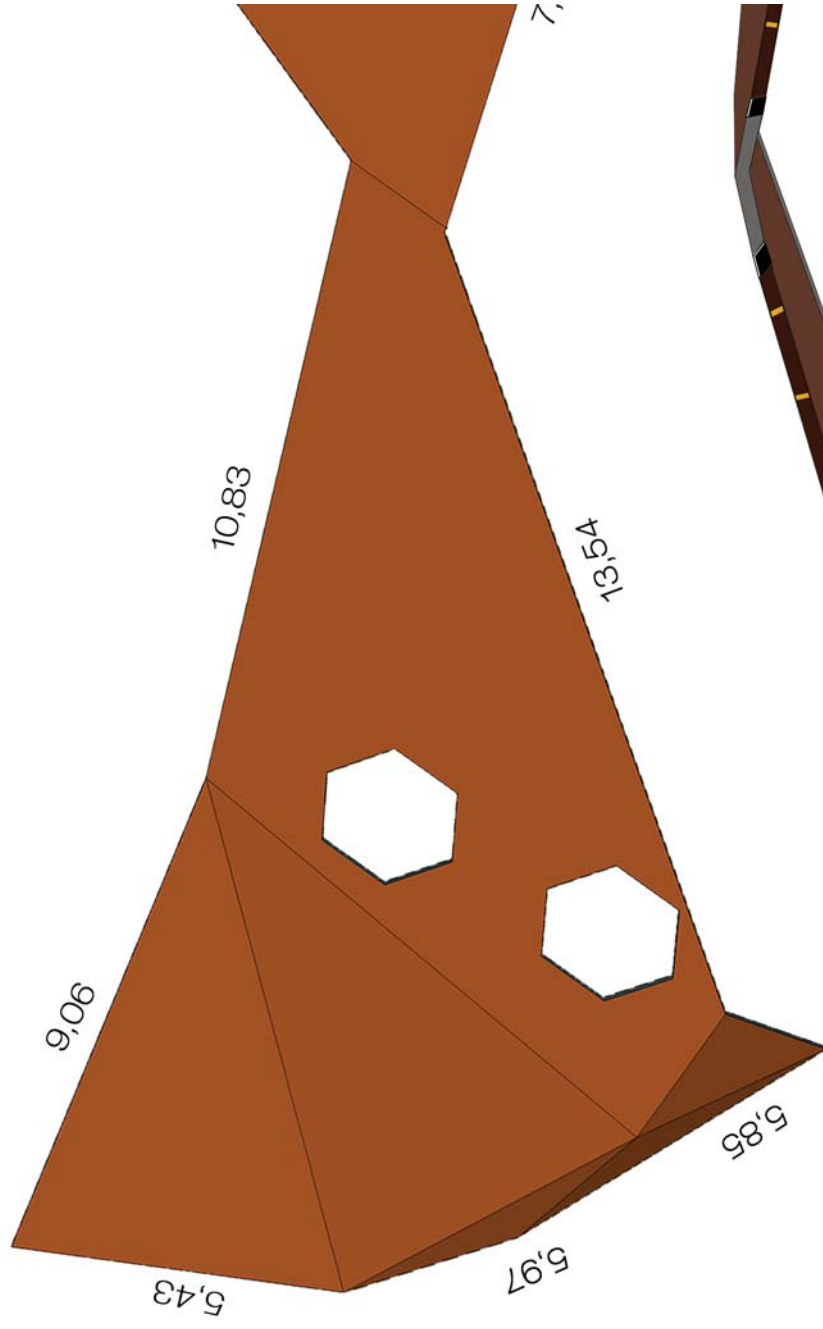




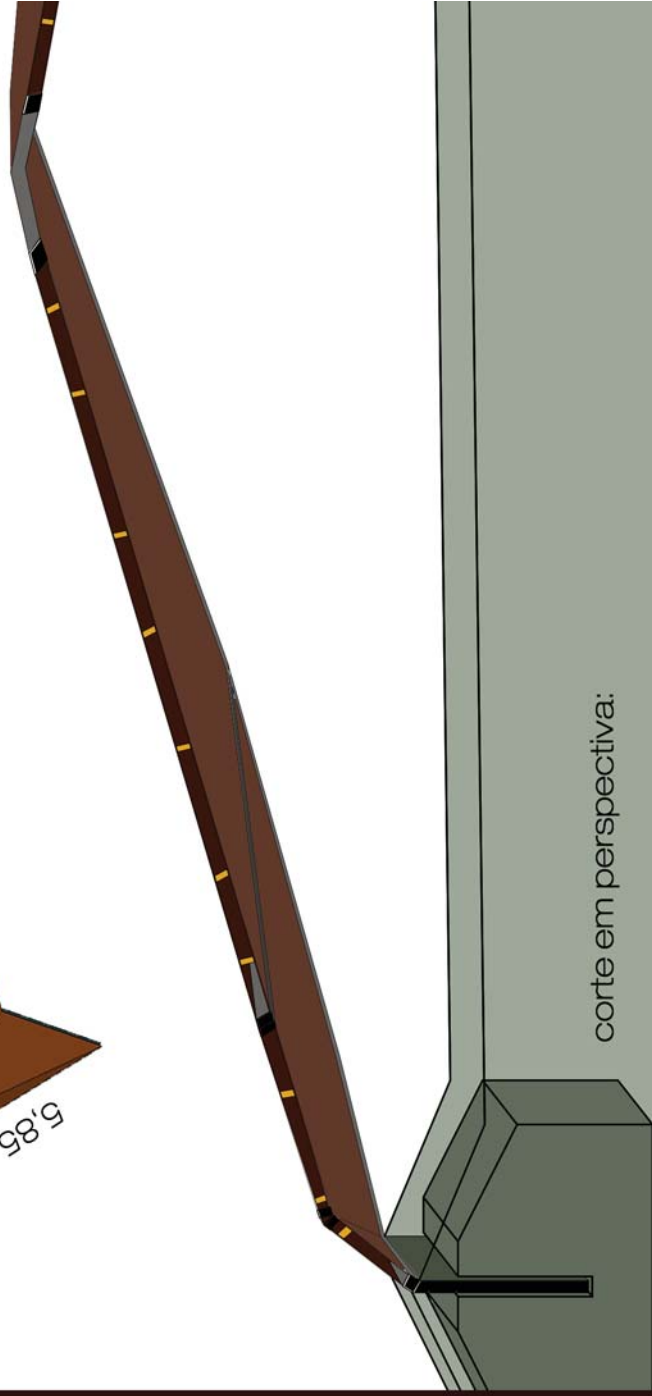
possibilidade de implantação:

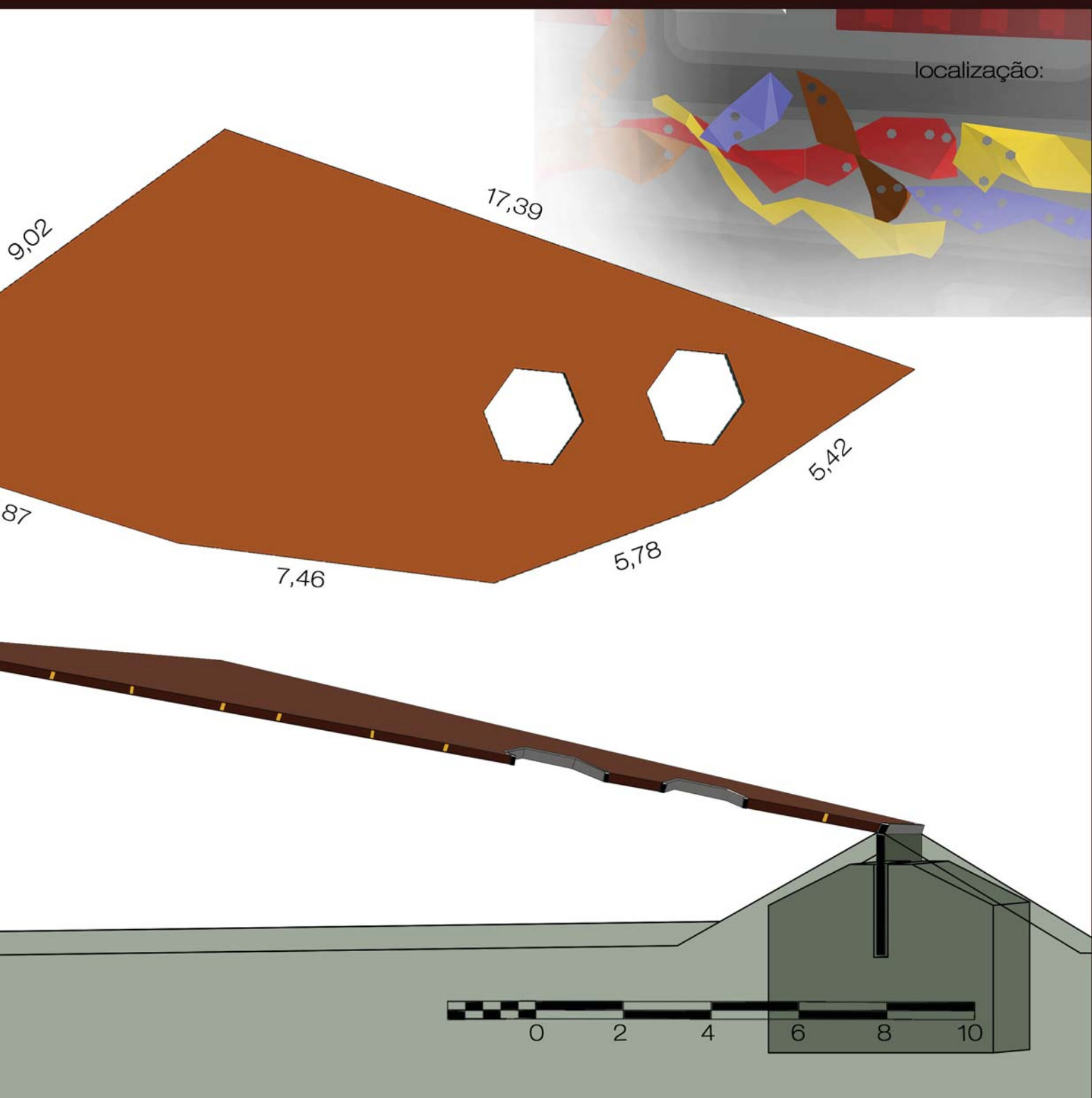
ESPECIFICAÇÕES DA ESTRUTURA

planta :

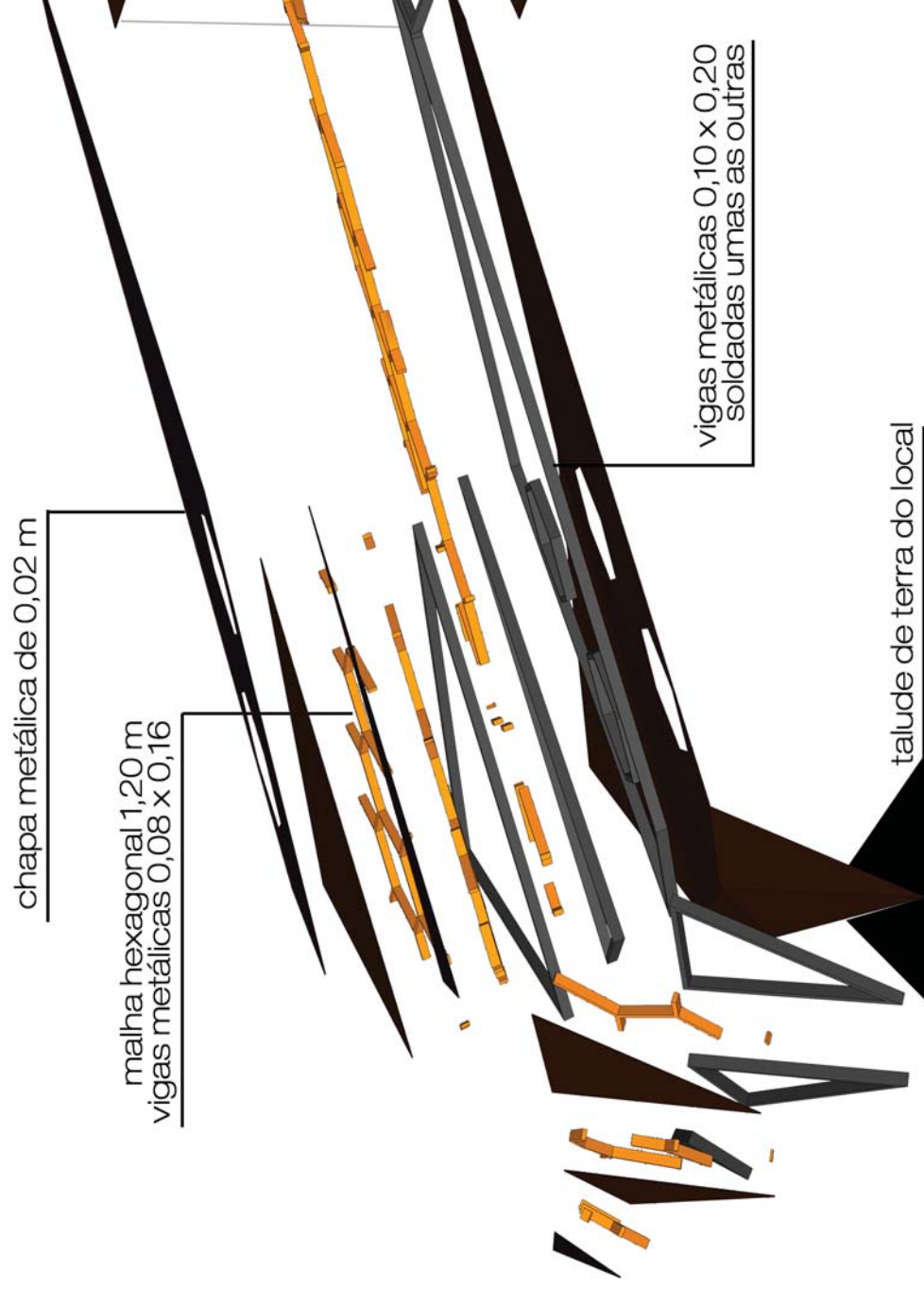


corte em perspectiva:

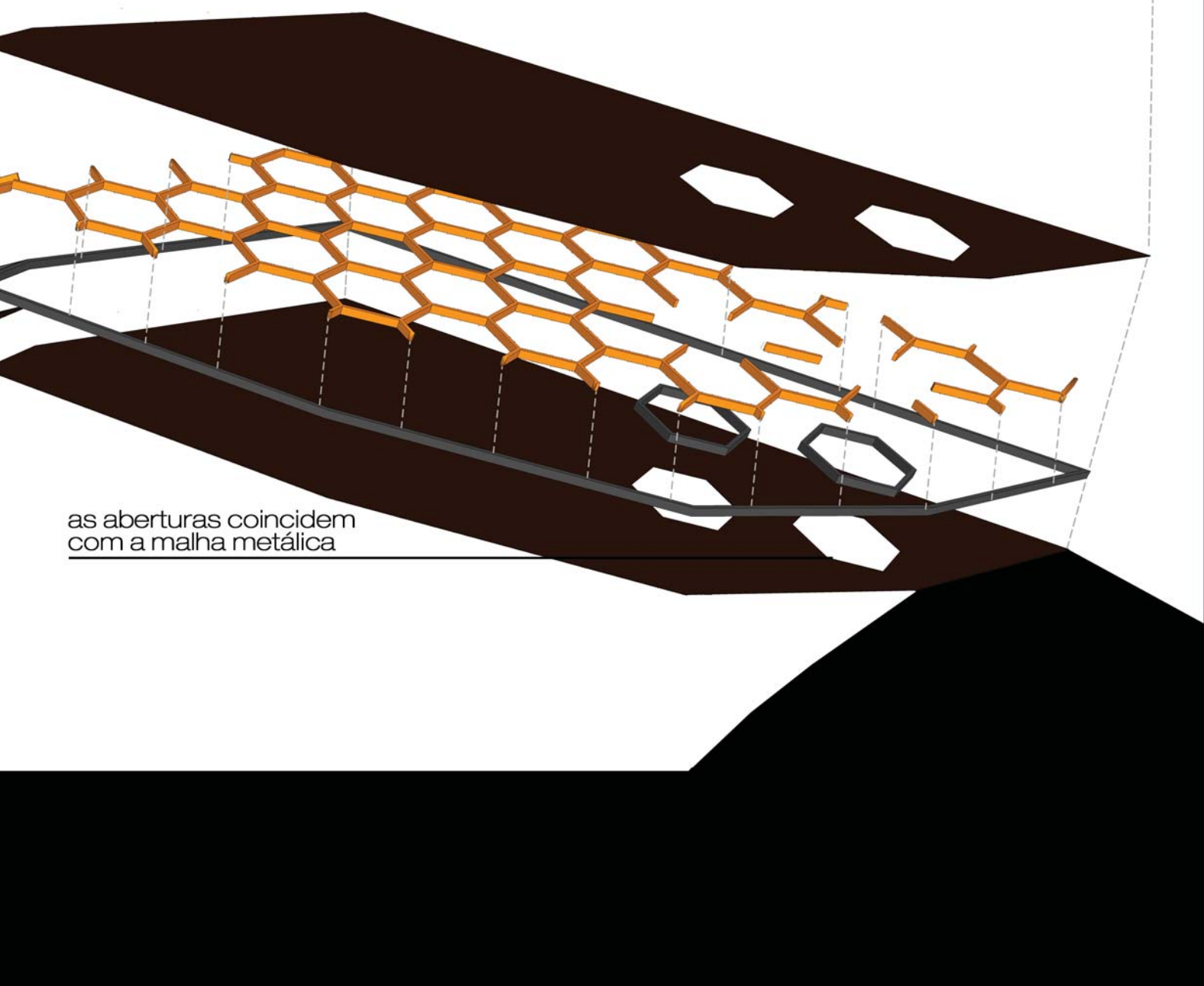




ESPECIFICAÇÕES DA ESTRUTURA



ponto de soldagem das peças



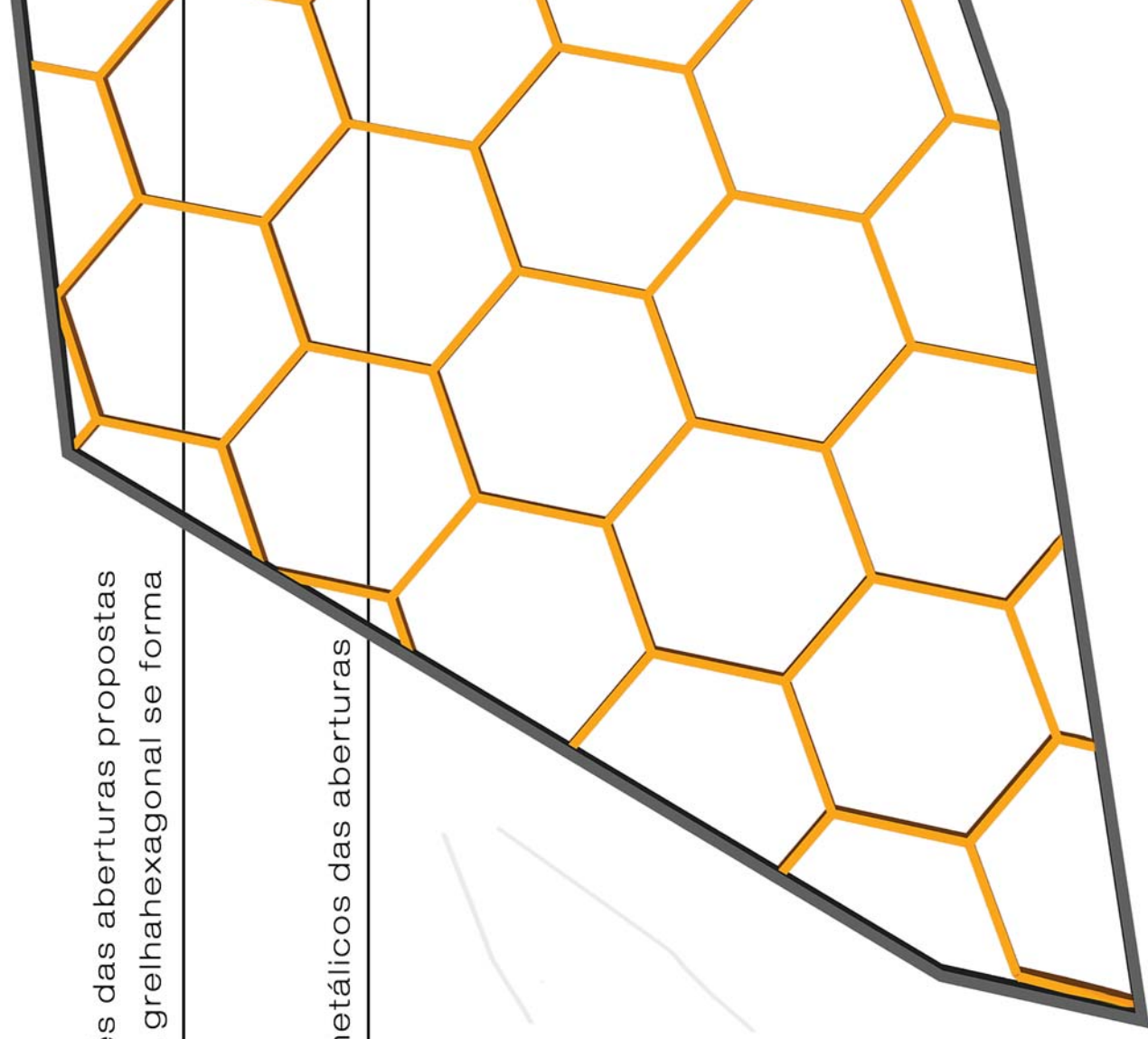
as aberturas coincidem
com a malha metálica

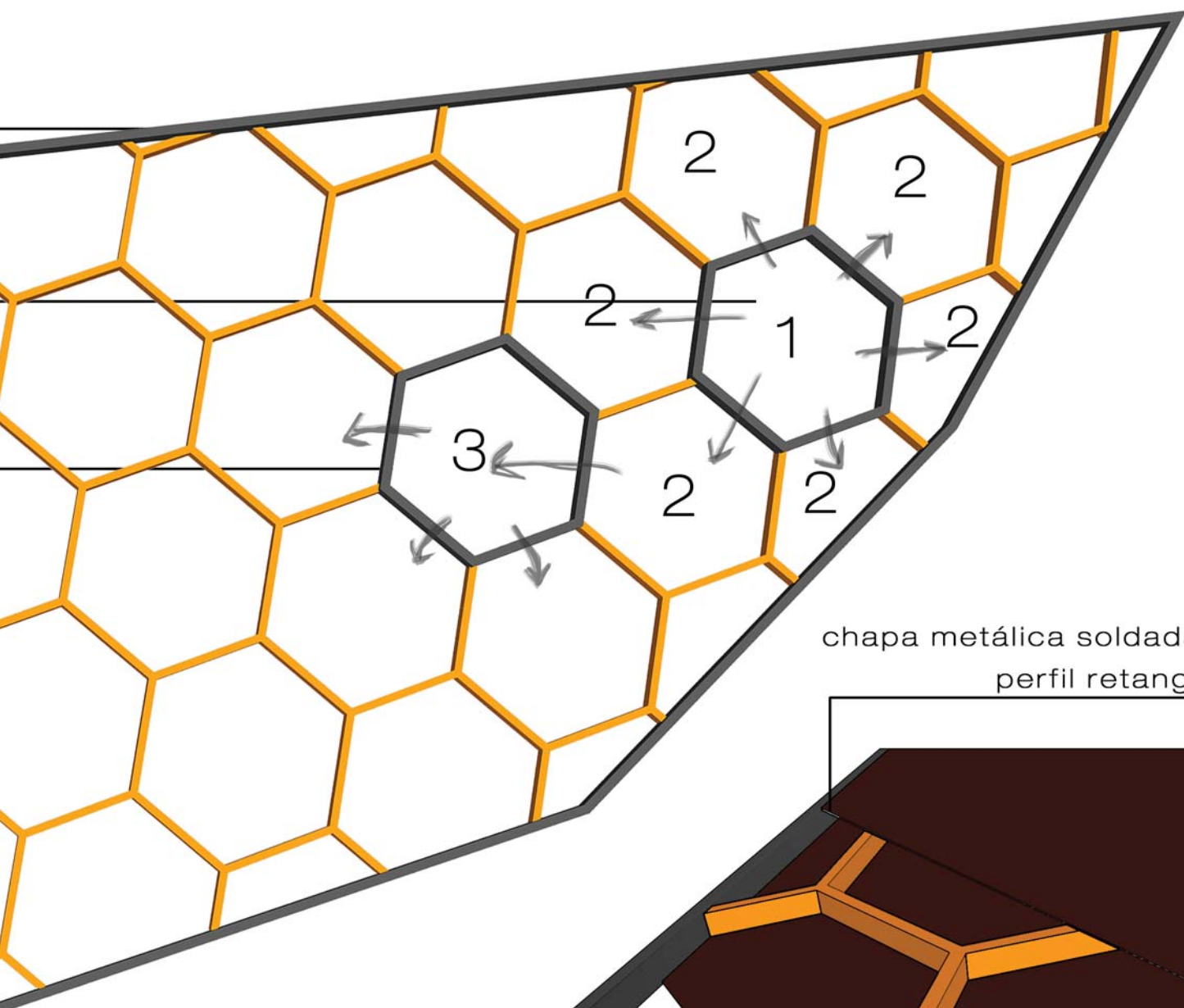
ESPECIFICAÇÕES DA ESTRUTURA

grelha metálica hexagonal com raio de 1,20m soldada nos perfis metálicos

através das aberturas propostas a grelha hexagonal se forma

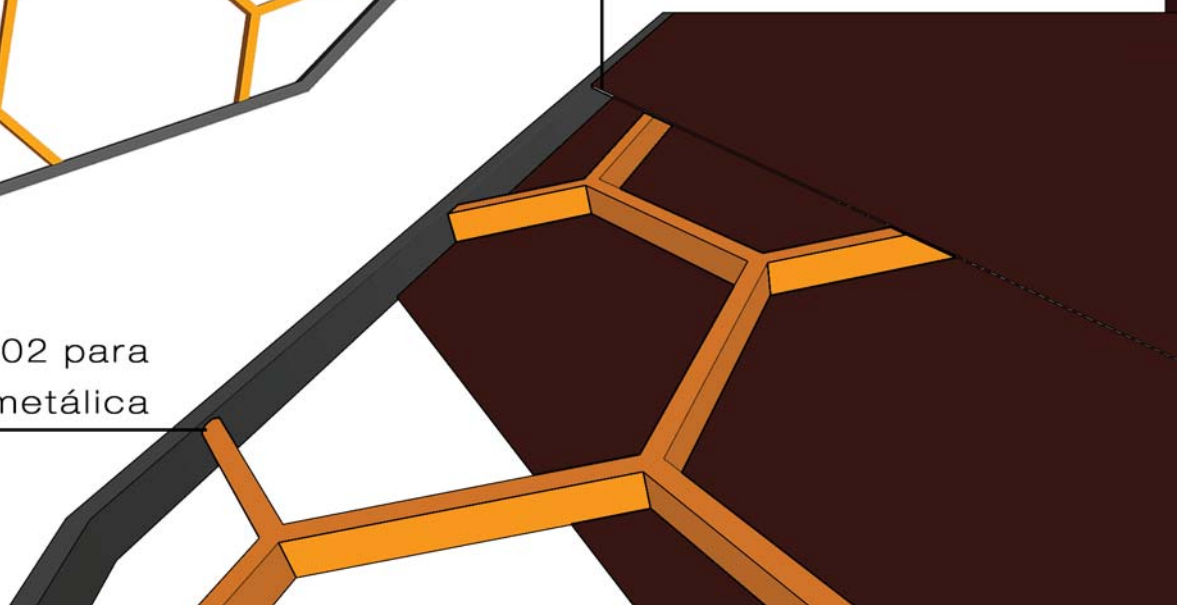
perfis metálicos das aberturas





chapa metálica soldada no
perfil retangular

espaço de 0,02 para
encaixe da chapa metálica



ESPECIFICAÇÕES DA ESTRUTURA





1. prolongamento metálico
para sustentação.



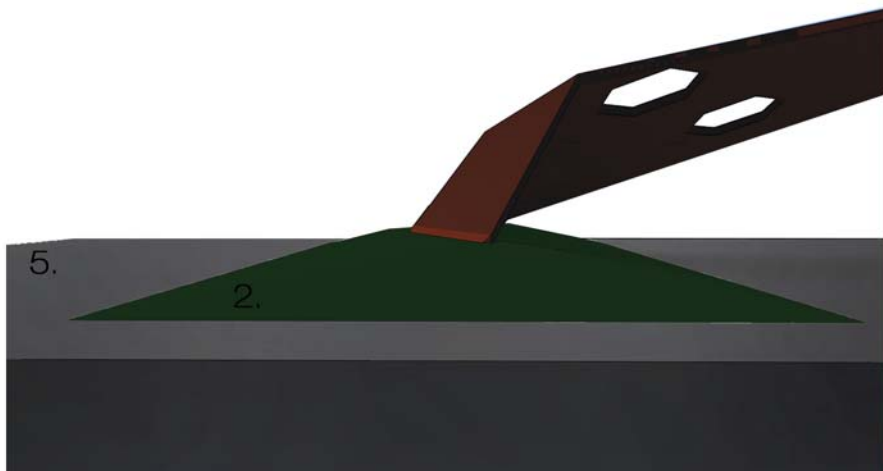
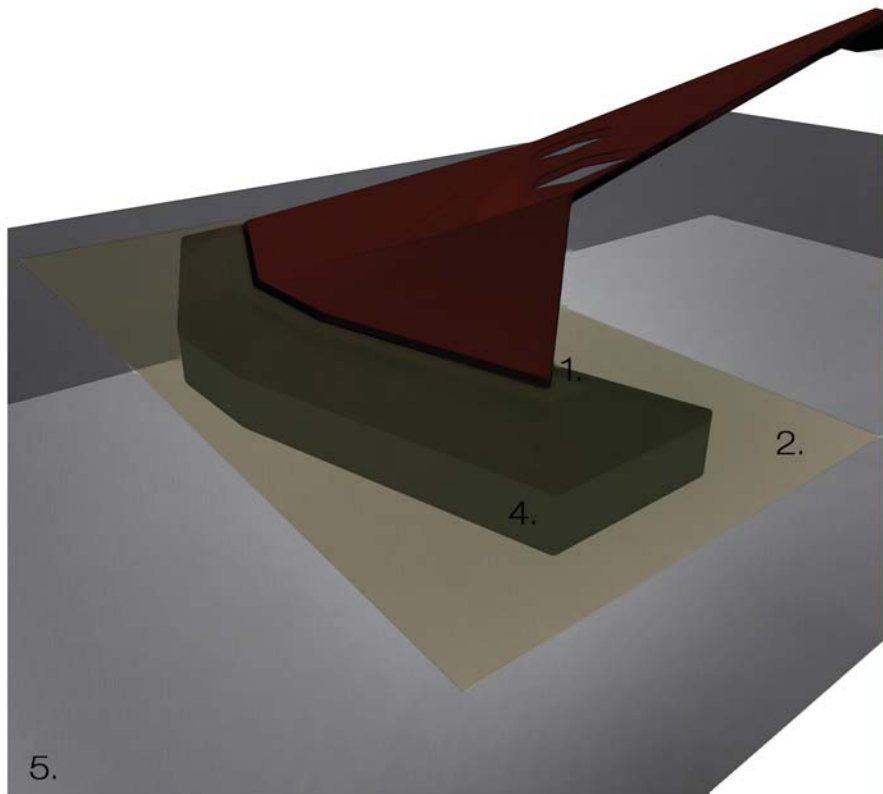
2. talude de terra



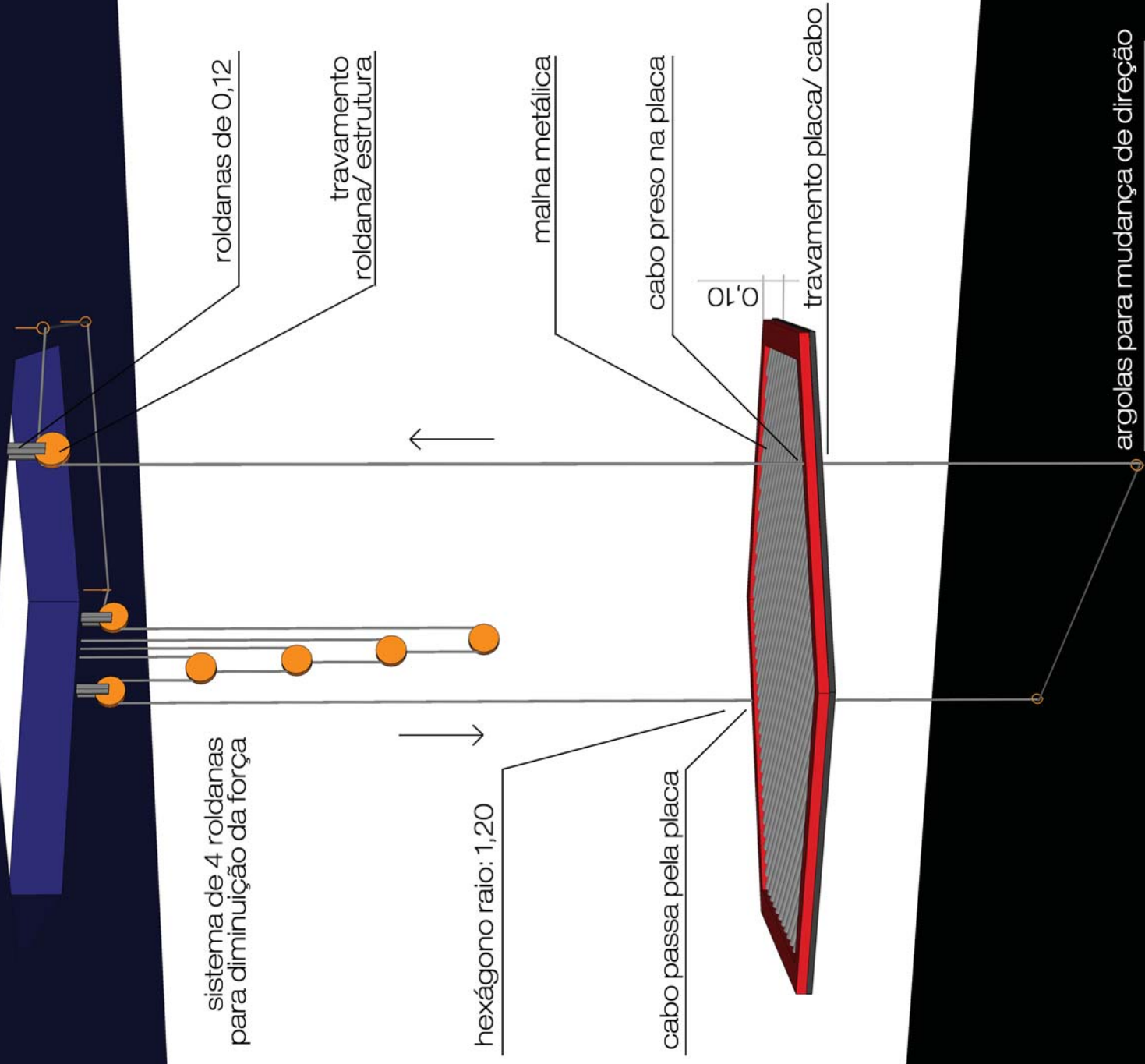
3 abertura na sapata para
encaixe do prolongamento
metálico

4. sapata de concreto

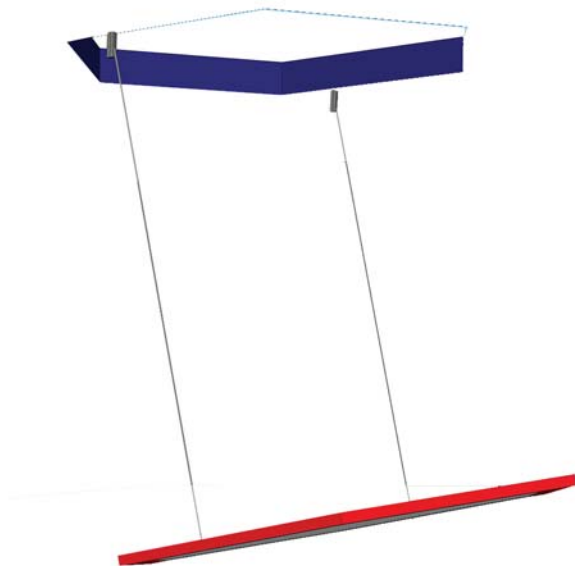
5. solo natural



ESPECIFICAÇÕES HEXÂGONO

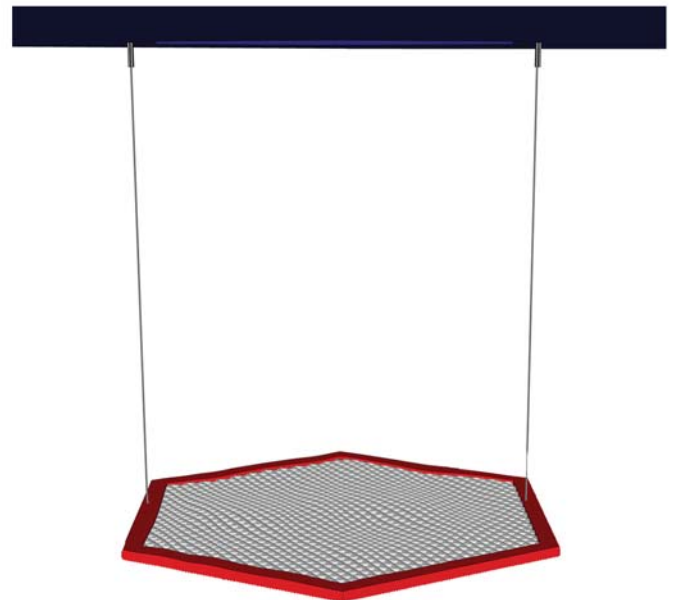


outras possibilidades:



balanço

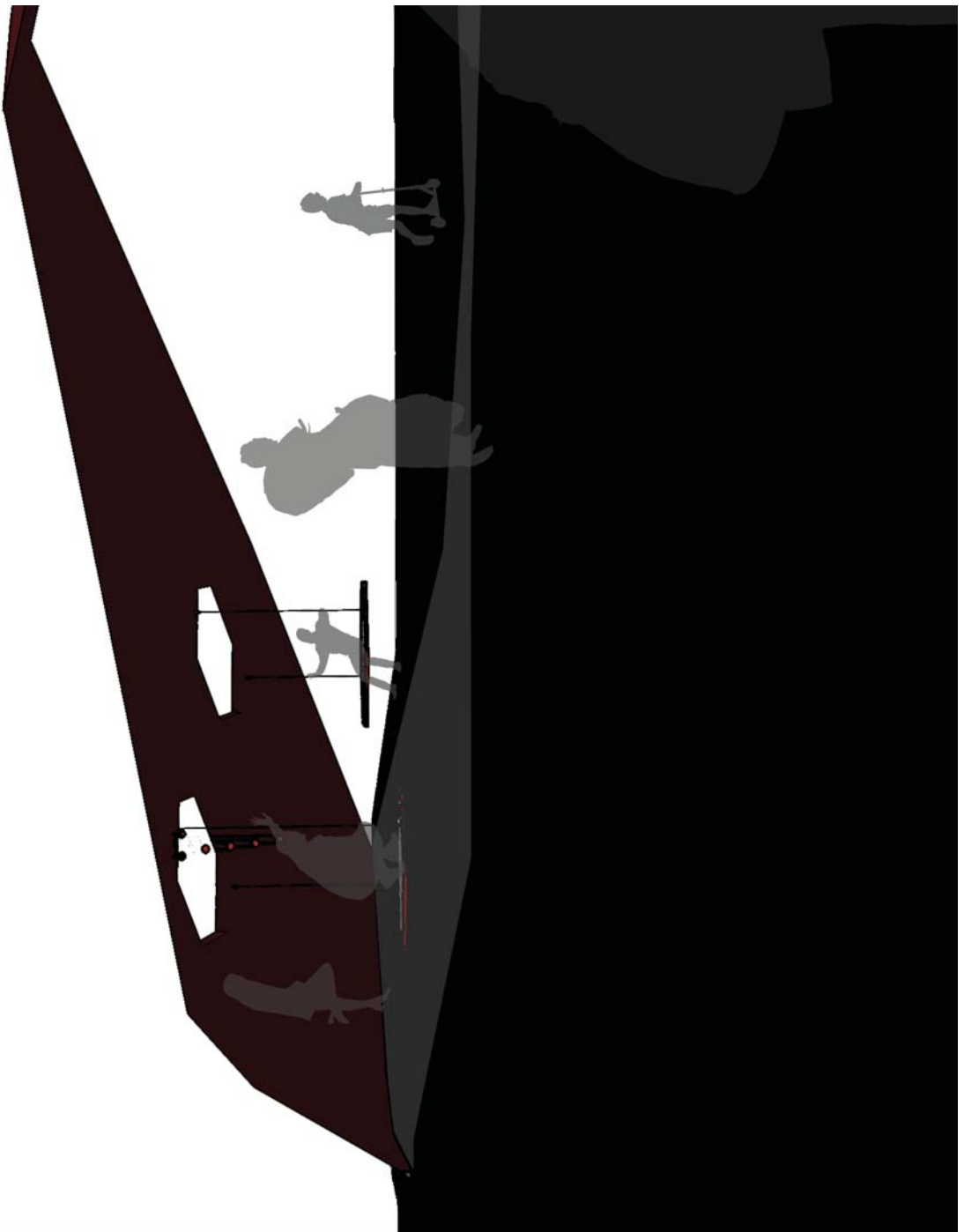
retirada das roldanas e parte do
cabo de aço.

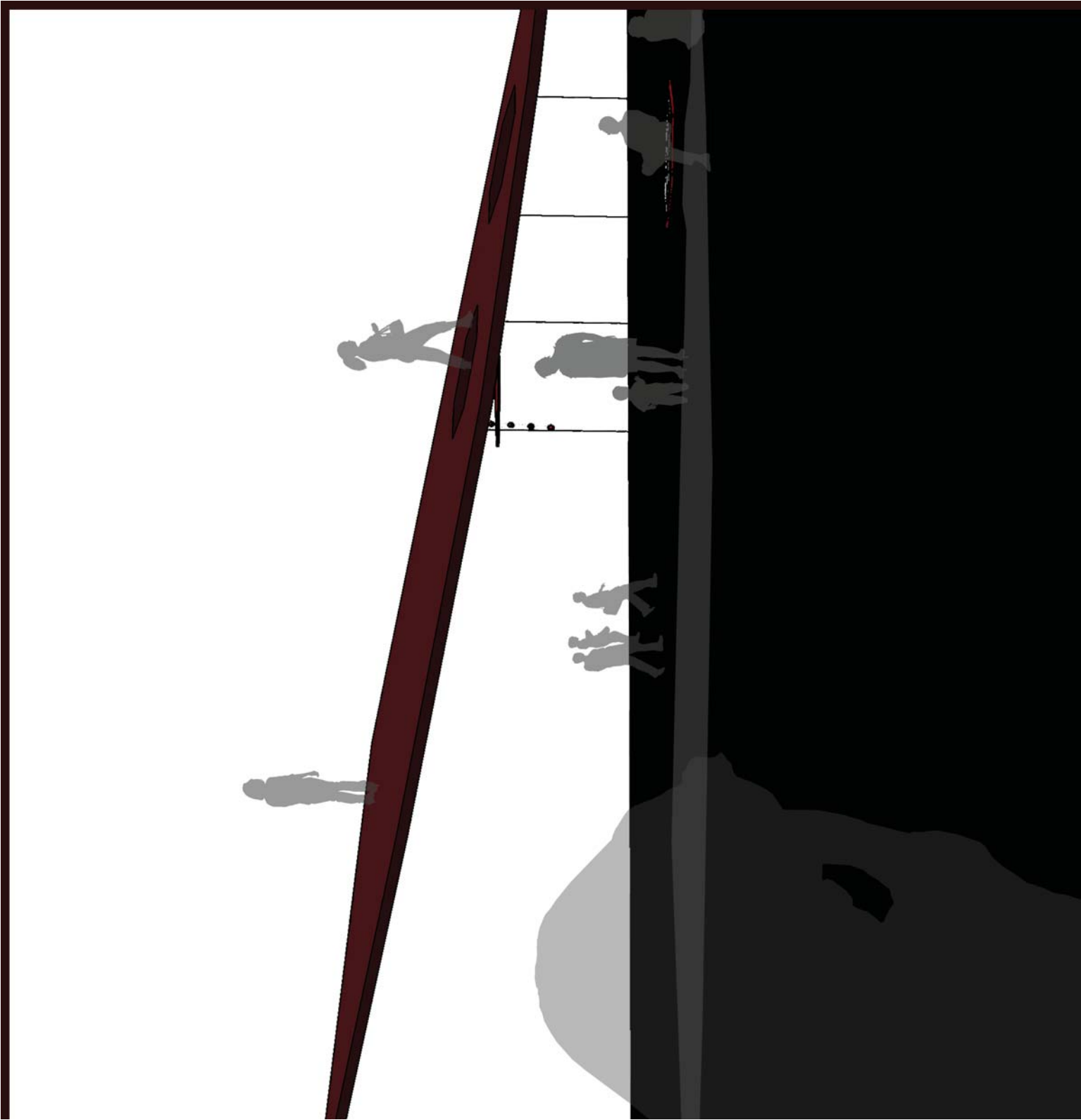


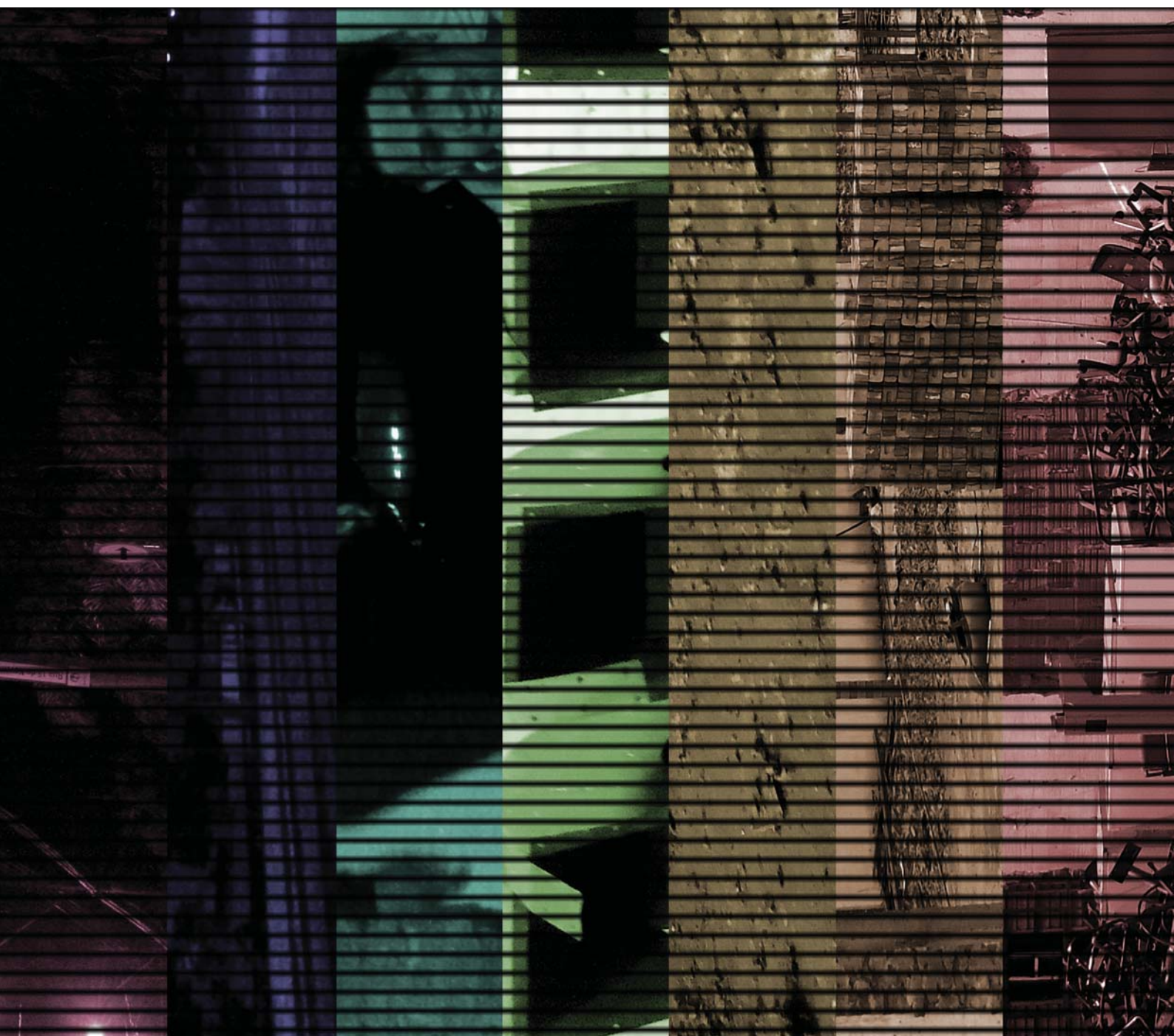
rede:

retirada das roldanas, parte do
cabo de aço e substituição da
malha metálica por mala elástica.

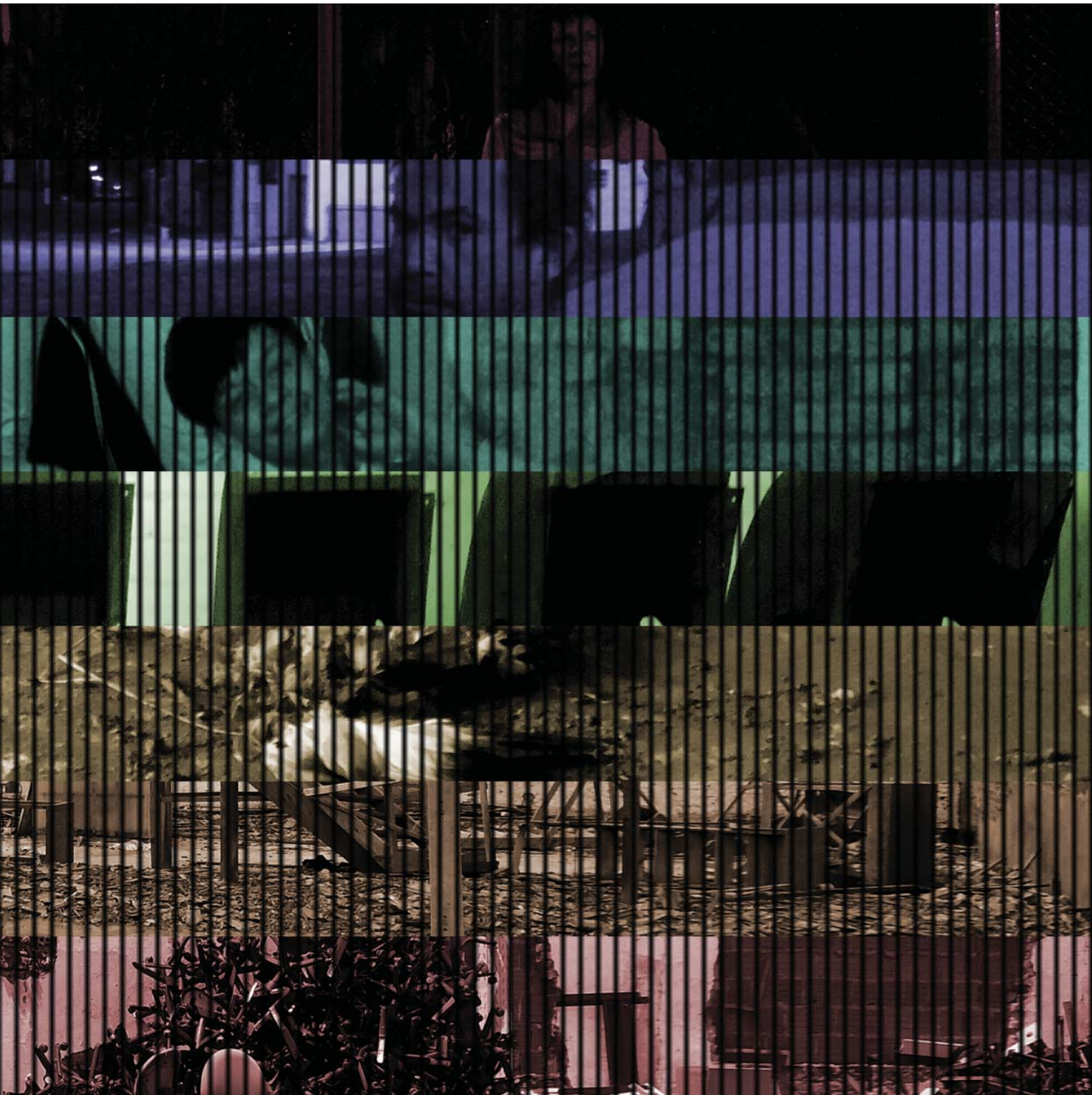
EXEMPLO DE OCUPAÇÃO DA ESTRUTURA

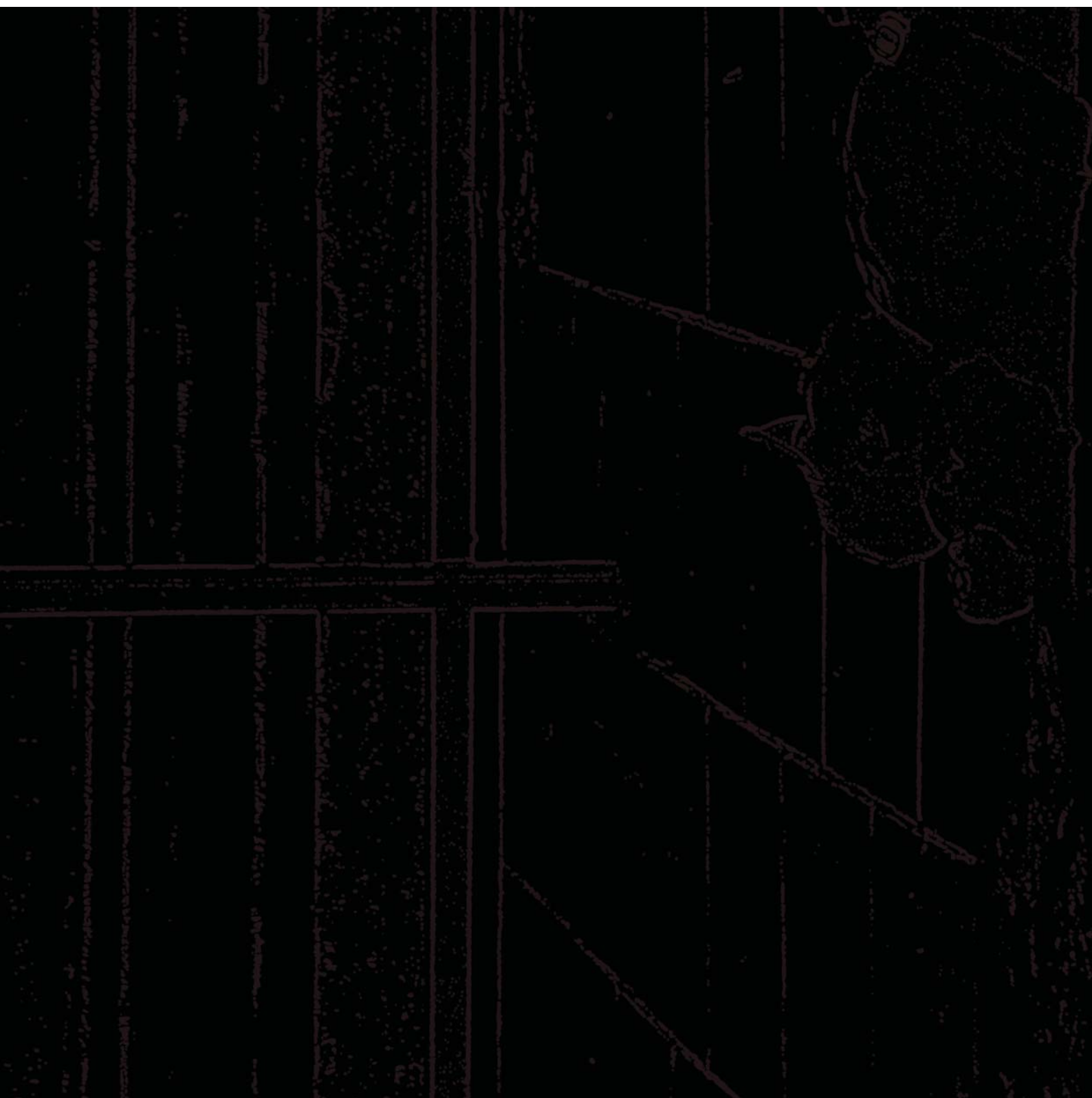






LISTA DE IMAGENS



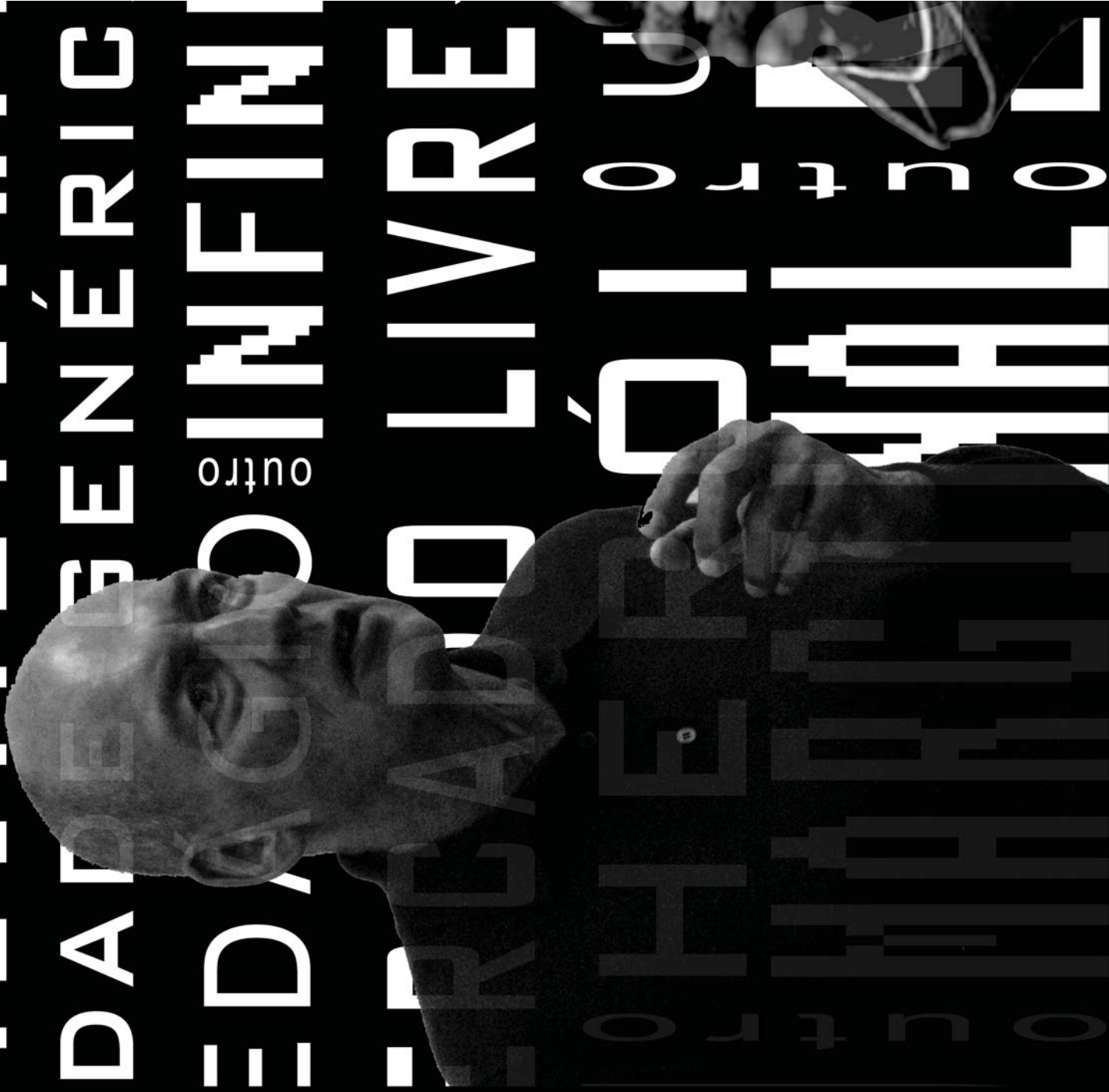


- p. 01 – Imagem do autor
- p. 02 e 03 - Imagem do autor
- p. 04 e 05 - Imagem do autor
- p. 06 e 07 - Fotografia e edições do autor (rua 4 de abril, Marília - SP).
- p. 08 e 09 - Fotografia e edições do autor (galpão av. das Indústrias, Marília - SP).
- p. 10 e 11 - Fotografias do autor e agenda marilia.com, edições do autor.
- p. 12 e 13 - Fotografias e edições do autor.
- p. 14 e 15 - Fotografia e edições do autor (galpão av. das Indústrias, Marília - SP).
- p. 16 e 17 - Mapa realizado pelo autor com base em imagem do Google Earth.
- p. 18 e 19 - Fotografia acervo da comissão de registros históricos de Marília,
edições do autor (av. Sampaio Vidal, década de 20, Marília - SP)
- p. 20 e 21 - Fotografia agendamarilia.com, edições do autor (vista aérea da
cidade de Marília).
- p. 22 e 23 - Fotografia agendamarilia.com, edições do autor (Av. Sampaio Vidal,
Marília).
- p. 23 - Mapa Instituto Geográfico e Geológico, retirado de PÓVOAS, 1947.
Edições do autor.
- p. 24 e 25 - Fotografia agendamarilia.com, edições do autor (vista aérea de
Marília – SP)
- p. 26 e 27 - Fotografia agendamarilia.com, edições do autor (vista aérea de
Marília – SP)
- p. 28 e 29 - Fotografia acervo de registros históricos de Marília, edições do
autor (av. Sampaio Vidal, décadas de 20 a 70, Marília - SP)
- p. 30 e 31 - Fotografia acervo de registros históricos de Marília, edições do autor
- p. 32 - Fotografia acervo de registros históricos de Marília, edições do autor
- p. 33 - Imagem do Google Earth, edições do autor

- p. 34 e 35 - Fotografia agendamarilia.com, edições do autor.
- p. 36 e 37 - Fotografia e edições do autor (antiga estação ferroviária da cidade de Marília - SP).
- p. 38 e 39 - Fotografia antiga acervo da comissão de registros históricos da cidade de Marília, fotografias novas do autor. Edições do autor.
- p. 40 e 41 - Fotografia antiga acervo da comissão de registros históricos da cidade de Marília, fotografias novas, da esquerda para direita, 1 e 2 skycrapercity, 3 do autor. Edições do autor.
- p. 42 e 43 - Fotografia antiga acervo da comissão de registros históricos da cidade de Marília, fotografias novas do autor. Edições do autor.
- p. 44 e 45 - Fotografias de época, agendamarilia.com. Da direita para esquerda fotografia 3, yimg.com, demais fotografias do autor. Edições do autor.
- p. 46 - Imagem do google earth, edições do autor.
- p. 48 - Fotografias da comissão de registros históricos de Marília, edições do autor.
- p. 48 e 49 - Fotografia e edições do autor. (Av. Castro Alves, Marília - SP)
- p. 50 e 51 - Fotografia e edições do autor. (Vale da antiga rodoviária de Marília)
- p. 51 - Imagem do Google Earth, edições do autor.
- p. 52 e 53 - Fotografias do autor e de autores desconhecidos, edições do autor
- p. 54 a 77 - Fotografia e edições do autor (av. das indústrias, Marília - SP).
- p. 78 e 79 - Fotografia de Emmanuel Levinas, autor desconhecido, edições do autor .
- p. 82 - Fotografia e edição do autor.
- p. 84 - da direita para esquerda, fotografia 1 Alex Pataro, demais fotografias do autor. Edições do autor
- p. 86 e 87 - Fotografias e edições do autor.

p. 88 e 89 – Imagem do Google earth, edições do autor.
p. 90 e 91 – Fotografia de Lucas Saito e autor, edições do autor
p. 92 e 93 – Da esquerda para direita e de cima para baixo, fotografias 3 e 4
Lucas Saito e autor, fotografias 1 e 2 do autor. Edições do autor.
p. 94 e 95 – Fotografia Lucas Saito e autor, edições do autor
p. 96 e 97 – Imagem do Google Earth, edições do autor
p. 98 e 99 – Fotografia e edições do autor.
p. 100 / 102/ 104/ 106/ 110 e 111– Fotografias e edições do autor
p. 112 a 115 – Imagens do autor.
p. 116 e 117 – Imagens de autores desconhecidos, edições do autor.
p. 118 a 143– Imagens do autor.
p. 144 e 145 – Imagens e edições do autor.
p. 146 e 147 – Imagem do autor. (Trabalhador na estação ferroviária)
p. 148 e 149 – Imagem do autor. (Avenida das Indústrias)
p. 150 e 151 – Fotografias de autores desconhecidos, edições do autor
p. 152 – Fotografia de autor desconhecido, edições do autor
p. 156 e 157 – Fotografia e edições do autor (Avenida das Indústrias)

REFERÊNCIAS



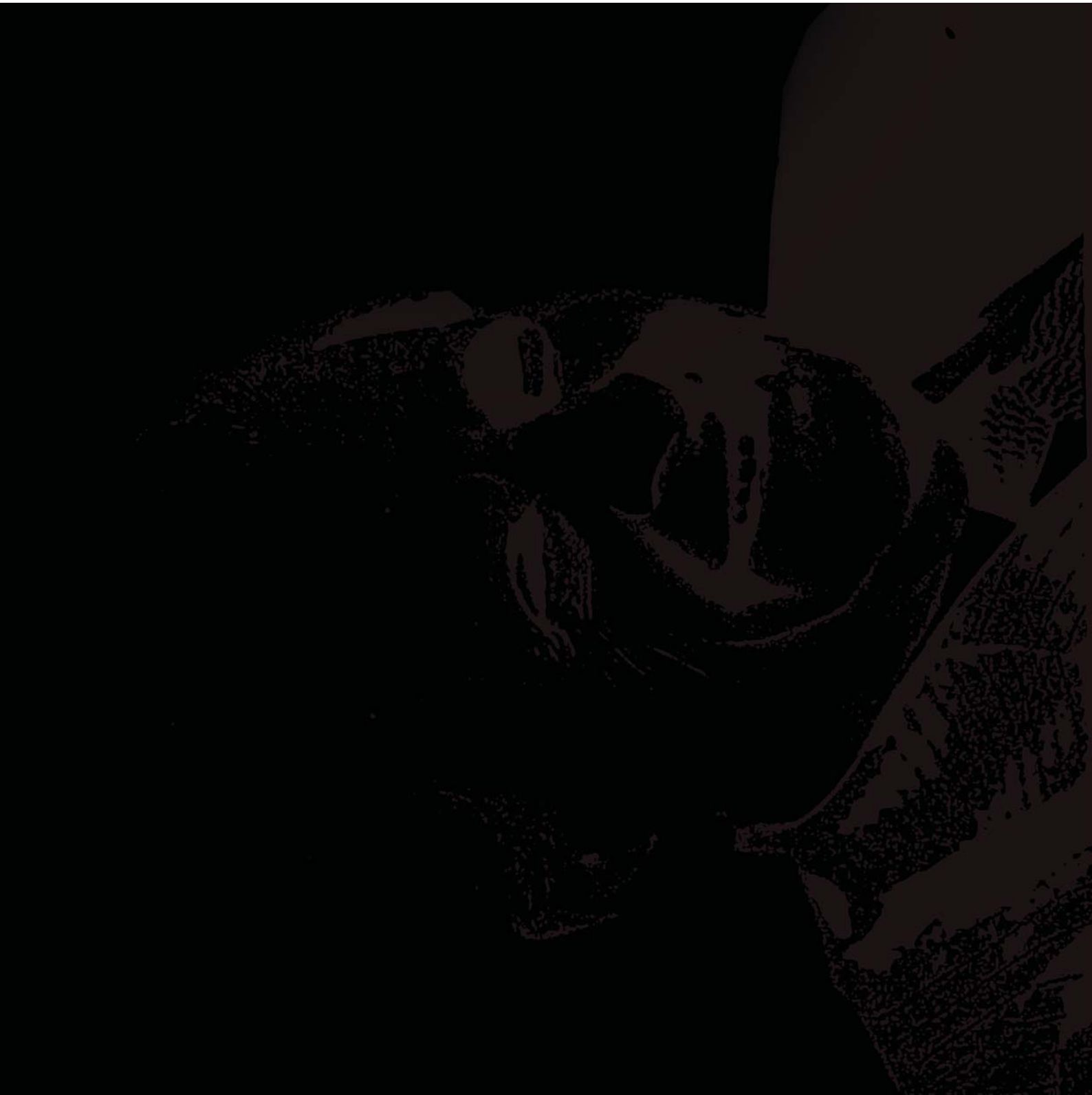
100 TETU R&D
DARREN ÉRIC
FEDX
FRAGADO LIVRE

outro

OUTRO
LIVRE

EXPERIMENTAL
A^{outro} PALIMPSESTO
T^{outro} ESPAÇO LIXO
outro NOVA ABELÔNIA
UNIVERSO PARALELO
EXISTÊNCIA
IBERDADE





BARROS, W. R. Marília: Monografia editada sob os auspícios da prefeitura municipal, 1981, editora e publicidade Roman LTDA.

COMARCA DE GARÇA. Sem Trem há dois anos, ferrovia se deteriora em meio ao matagal, 2011. Disponível em: <http://www.jornalcomarca.com.br/?pagina=noticias&id_materia=154001>. Acessado em 28/04/2014.

CURTI, C. Arquitetura como estado Sólido de reflexões: Uma conversa com Lebbeus Woods, 2011. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/12.045/3714/pt_BR?page=1> . Acessado em 14/07/2014

GIESBRECHT, R.M. Estações ferroviárias do Brasil, Cia Paulista de estradas de ferro (1928-1971) FEPASA (1971-1998), 2014. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/marilia.htm>>. Acessado em 28/04/2014>.

KOOLHAAS, R. Rem Koolhaas, conversas com Hans Ulrich Obrist, 2009, Barcelona, Gustavo Gili, SL.

KOOLHAAS, R. Rem koolhass, três textos sobre a cidade: Grandeza, ou o problema do grande; A cidade genérica, espaço lixo, 2013, Barcelona, Gustavo Gili, SL.

LEFEBVRE, H. State, Space, World: Selected essays. BRENNER, N. ELDEN, S. (org.) 2009, University of Minnesota Press.

- LEVINAS, E., *Totalidade e Infinito: Ensaio Sobre a Exterioridade*, 2013, Lisboa, Edições 70 LDA.
- MINISTÉRIO PÚBLICO DE SÃO PAULO, MP denuncia 4 agentes públicos por retirarem a força moradores de rua de Marília, 2014. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=11338853&id_grupo=118>. Acessado em 22/05/2014.
- MOURÃO, P. F. C., *A Industrialização do Oeste Paulista: O Caso de Marília*, 1994, Tese de Mestrado FCT/UNESP.
- NIEUWENHUY, C, *New Babylon*, 1974. Disponível em <http://sites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic709752.files/WEEK%207/CNieuwenhuis_New%20Babylon.pdf> Acessado em 15/02/2015.
- PÓVOAS, G. Marília, 1947, Monografia.
- SANTOS, M., *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*, 4ed, 2006, São Paulo, Edusp.
- SPOSITO, M. E. B., ELIAS D., SOARES B. R. *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília*, 2012, São Paulo, Outras Expressões.
- UNISITE, *Implosão de viaduto em Marília*, 2002. Disponível em: <<http://www.unisite.com.br/Geral/4209/Implosao-de-viaduto-em-Marilia--sera-domingo,-dia-29.xhtml>>. Acessado em 22/05/2014.

WOODS, L, Constant vision, 2009 . Disponível em <<https://lebeuswoods.wordpress.com/2009/10/19/constant-vision/>>. Acessado em 05/02/2015

WOODS, L, Thoughts on architecture of resistance. S. D.





