

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

DESAFIO DE RADICAL EXPERIMENTAÇÃO
INTERVENÇÃO EM ÁREA URBANA DETERIORADA NO
ANTIGO LEITO FERROVIÁRIO DE MARÍLIA - SP

ALEX DANIEL RIBEIRO PÁTARO

ORIENTADOR: PROF. DR. EVANDRO FIORIN

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

PRESIDENTE PRUDENTE

2014

AOS MEUS PAIS E AVÓS, QUE
SEMPRE ACREDITARAM EM MEUS
SONHOS E DECISÕES, NUNCA
MEDINDO ESFORÇOS E
INVESTIMENTOS PARA QUE EU
REALIZASSE MAIS ESTA ETAPA
DE MINHA VIDA

AGRADEÇO AQUI A TODAS AS PESSOAS QUE TIVERAM PARTICIPAÇÃO DIRETA OU INDIRETA NA REALIZAÇÃO DESTE TRABALHO E EM MINHA GRADUAÇÃO.

AOS MEUS AVÓS, NIVALDO E ELZA; À MINHA MÃE, LUCIELI, POR TODO AMOR QUE HÁ NESSA VIDA; AO MEU PAI, NIVALDO, PELO CARINHO, APOIO CONSTANTE, CONSELHOS E CUIDADOS. AO ANGELO E À PAMELA, POR TODOS OS MOMENTOS COMPARTILHADOS; E À ANGELA, PELO CARINHO, INCENTIVO E SUPORTE.

AOS AMIGOS DE MARÍLIA, PELO APOIO INCONDICIONAL E COMPREENSÃO NOS MOMENTOS EM QUE ESTIVE AUSENTE.

AOS AMIGOS QUE FIZ EM PRESIDENTE PRUDENTE, QUE LEVAREI PARA SEMPRE COMIGO. AO PEDRO E A YANNE, POR TODAS AS CONVERSAS, BOBEIRAS, RISADAS E APRENDIZADOS. AOS AMIGOS DE REPÚBLICA, PELA COMPANHIA E MOMENTOS JUNTOS.

AO BRUNO, FERNANDO E JOÃO VITOR, QUE ME AJUDARAM E FORAM FUNDAMENTAIS EM MUITOS MOMENTOS NESTES ÚLTIMOS ANOS.

À NAYARA, POR TODO APOIO, CARINHO E COMPANHEIRISMO.

À UNESP, PELO ENSINO GRATUITO E DE QUALIDADE.

AO MEU ORIENTADOR E AMIGO, EVANDRO FIORIN, PELA CONFIANÇA, ENSINAMENTOS, APOIO E COBRANÇAS, QUE FORAM FUNDAMENTAIS PARA MINHA FORMAÇÃO E CONSTRUÇÃO DO PENSAMENTO E CONHECIMENTO.

“UM COMBOIO É UMA AMÁLGAMA EXTRAORDINÁRIA DE RELAÇÕES PORQUE É ALGO QUE ATRAVESSAMOS, É TAMBÉM ALGO QUE NOS LEVA DE UM PONTO A OUTRO, E POR FIM É TAMBÉM ALGO QUE PASSA POR NÓS”

- MICHEL FOUCAULT, 1967

RESUMO

O CRESCIMENTO DESORDENADO, A PRECARIIDADE, A OBSOLESCÊNCIA DOS ESPAÇOS E O DESRESPEITO ÀS PREEXISTÊNCIAS CONSTRUÍDAS E NÃO CONSTRUÍDAS REVELAM ÁREAS URBANAS DETERIORADAS, VAZIAS E ABANDONADAS, ESPAÇOS RESIDUAIS SEM DESTINAÇÃO E A DESVALORIZAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS CONSOLIDADAS, ACARRETANDO UMA GENERALIZAÇÃO DE ORDEM MORAL, EM QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS PASSAM A SER LIDOS COMO “TERRA DE NINGUÉM”. UMA QUESTÃO DIFÍCIL PARA SER ENFRENTADA PELAS NOVAS GERAÇÕES, QUE ESTÃO SENDO EDUCADAS DIANTE DA PROLIFERAÇÃO DOS ESPAÇOS PRIVATIZADOS E AUTONOMIZADOS, MAS, SOBRETUDO, PERANTE UMA FALTA DE RECONHECIMENTO DO ESPAÇO PÚBLICO COMO UM “ESPAÇO NECESSÁRIO” DE “CONVÍVIO E DAS TROCAS HUMANAS”, COMO UM “MEIO” PARA EVITAR O ESTADO DE VIOLÊNCIA, MEDO E INSEGURANÇA NAS NOSSAS CIDADES.

ESTE TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO BUSCA ESTUDAR A ÁREA URBANA EM CONTIGUIDADE COM O LEITO FÉRREO NA CIDADE DE MARÍLIA-SP, NO SENTIDO DE LEVANTAR E ANALISAR A HISTÓRIA DA FORMAÇÃO DA REGIÃO CENTRAL E DO LEITO FÉRREO, SUAS INTRÍNSECAS RELAÇÕES SÓCIO ESPACIAIS, SEUS ESPAÇOS RESIDUAIS, OS VESTÍGIOS DA FERROVIA E LUGARES PREENHES DE CULTURA, USO E REPRESENTAÇÃO SOCIAL. AFIM DE SUBSIDIAR INTERVENÇÕES HÁBEIS EM CONSTRUIR LUGARES MAIS DEMOCRÁTICOS, SENSÍVEIS AOS IMAGINÁRIOS URBANOS, PROPOSTAS AO FIM DESTES.

PALAVRAS CHAVE: ANTIGO LEITO FÉRREO; MARÍLIA-SP; IMAGINÁRIOS URBANOS; ESPAÇOS NÃO-PROGRAMÁTICOS; TREM.

SUMÁRIO

...APRESENTAÇÃO ... 12

...PROMESSA DE UMA CIDADE ... 14

...LINHA FÉRREA, URBANIDADE E BENEFICIAMENTO
AGRÍCOLA ... 18

...PÓS ANOS 50: MODERNIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO
PRODUTIVA ... 28

...SITUAÇÃO ATUAL: OBSOLESCÊNCIA, GENTRIFICAÇÃO E
MARGINALIZAÇÃO ... 36

...FEIRA, ACONTECIMENTOS E ENCONTRO ... 54

...UMA AMÁLGAMA EXTRAORDINÁRIA DE RELAÇÕES ... 66

...REFERÊNCIAS ... 82

...ANEXOS

...APRESENTAÇÃO



FIGURA 01. ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2014.



A FERROVIA ESTRUTUROU O CRESCIMENTO URBANO DA CIDADE DE MARÍLIA, ALÉM DE TER SIDO UM IMPORTANTE MEIO DE TRANSPORTE DE PESSOAS E DA PRODUÇÃO. NO ENTANTO, COM O PASSAR DO TEMPO, DIANTE DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO ALIADO AO ENSEJO POR MODERNIZAÇÃO, DOS ESTÍMULOS AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, QUE TORNAVA ULTRAPASSADA A UTILIZAÇÃO DE TRENS, ALÉM DO CONSEQUENTE ABANDONO DA MALHA FERROVIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO, O PÁTIO FERROVIÁRIO DE MARÍLIA ACABOU SENDO DESATIVADO. A PARTIR DE ENTÃO, TODA A ÁREA CENTRAL DA CIDADE SOFREU E VEM SENDO ALVO DE AÇÕES E INTERVENÇÕES QUE ACELERAM A DETERIORAÇÃO DE ALGUNS ESPAÇOS EMBLEMÁTICOS, COMPROMETENDO, PORTANTO, A PRESERVAÇÃO DE UMA IMPORTANTE PARTE DA MEMÓRIA DA CIDADE, REPRESENTADA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS, ESPECIALMENTE, NOS ANTIGOS EDIFÍCIOS FERROVIÁRIOS E FABRIS.

ESTE TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO BUSCA ESTUDAR A ÁREA URBANA EM CONTIGUIDADE COM O LEITO FÉRREO NA CIDADE DE MARÍLIA-SP, NO SENTIDO DE LEVANTAR E ANALISAR A HISTÓRIA DA FORMAÇÃO DA REGIÃO CENTRAL E DO LEITO FÉRREO, SUAS INTRÍNSECAS RELAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS, SEUS ESPAÇOS RESIDUAIS, OS VESTÍGIOS DA FERROVIA E LUGARES PRENHES DE CULTURA, USO E REPRESENTAÇÃO SOCIAL. AINDA, MEDIANTE A PERCEPÇÃO DAS AÇÕES REALIZADAS PELO PODER PÚBLICO, ASSIM COMO PELAS POPULAÇÕES MARGINAIS QUE APROPRIAM-SE E UTILIZAM O ESPAÇO; NO SENTIDO DE SE ENCONTRAR SUBSÍDIOS A INTERVENÇÕES HÁBEIS EM POTENCIALIZAR AS ATIVIDADES JÁ RECORRENTES NO ESPAÇO, ALÉM DE CAPACITÁ-LO A OUTRAS POSSIBILIDADES.

...PROMESSA DE UMA CIDADE



FIGURA 02. . MORADORES AGUARDAM A CHEGADA DO PRIMEIRO TREM DA CIA. PAULISTA

FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS, EDITADA PELO AUTOR, 2014.

ASSOCIA-SE A ORIGEM DA CIDADE DE MARÍLIA A TRÊS EVENTOS PRINCIPAIS. EM 1905, UMA EXPEDIÇÃO EXPLORATÓRIA, QUE AVANÇAVA EM DIREÇÃO À ALTA PAULISTA ABRIU UM PICADÃO¹ CONECTANDO O LOCAL COM A CIDADE DE PIRATININGA, NA ÉPOCA, A PONTA DOS TRILHOS DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. JÁ EM 1913, UMA SEGUNDA ESTRADA DE TERRA CONSTRUÍDA PELO GOVERNO DO ESTADO, QUE LIGAVA AS CIDADES DE PRESIDENTE PENNA (ATUAL CIDADE DE CAFELÂNDIA-SP) E PLATINA-SP², CRUZOU COM A ESTRADA ABERTA ANTERIORMENTE. NESTE CRUZAMENTO, EM 1916, UM MARCO DE MADEIRA COM AS INICIAIS DA COMPANHIA PAULISTA (CP) INDICAVA QUE ALI SERIA CONSTRUÍDA UMA NOVA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA (MOREIRA, 1936, PP. 174-176).

A PROMESSA DA CHEGADA DO TREM INTERESSOU A ALGUNS INVESTIDORES, QUE ADQUIRIAM ALGUNS ALQUEIRES DAQUELAS TERRAS, ONDE CULTIVARAM O CAFÉ. A PARTIR DO ANO DE 1923, A GLEBA PERTENCENTE A ANTÔNIO PEREIRA DA SILVA, TEVE UM TRAÇADO URBANO INICIAL REALIZADO PELO ENGENHEIRO AMERICANO FREDERICK SCHMITT, TENDO PARTICIPADO TAMBÉM DO PROCESSO, OS TÉCNICOS ERNESTO H. OPMAN, GUY REYMOND E JORGE STREIT. ESSE PATRIMÔNIO FOI CHAMADO DE ALTO CAFEZAL E RECEBEU UM DESENHO ORTOGONAL EM FORMA DE MALHA, COMPOSTO POR UM QUADRILÁTERO DE 28 RUAS, SENDO 11 NO SENTIDO NORTE-SUL E 17 PERPENDICULARES A ESTAS; DOTADO AINDA DE UMA PRAÇA CHAMADA DE ALTO CAFEZAL, ONDE SE INSTALOU A CAPELA DE SANTO ANTÔNIO. ALI FORAM CONSTRUÍDAS AS PRIMEIRAS CASAS, DE MADEIRA OU DE ALVENARIA, E SURTIRAM ALGUNS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS, UM HOTEL E UMA FARMÁCIA, CONSOLIDANDO O PRIMEIRO NÚCLEO URBANO DA CIDADE (MOREIRA, 1936, P. 16).

1. TERMO UTILIZADO NA ÉPOCA PARA DESIGNAR AS ESTRADAS DE TERRA.

2. PASSAVA EM PRESIDENTE PENNA A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL E POR PLATINA, A COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. O INTUITO DA ESTRADA, ENTÃO, ERA INTERLIGAR AS DUAS COMPANHIAS.



FIGURA 03. TRABALHADORES RURAIS SEPARANDO E ENSACANDO O CAFÉ
FONTE: AGENDA MARÍLIA, EDITADA PELO AUTOR, 2014.

AS BOAS SAFRAS DE CAFÉ COLHIDAS NA REGIÃO CHAMARAM A ATENÇÃO DE MAIS INVESTIDORES, MIGRANTES E IMIGRANTES, QUE CHEGAVAM NAS NOVAS TERRAS DE CAMINHÕES, AUTOMÓVEIS, JARDINEIRAS, CARRETAS E CHARRETES (PÓVOAS, 1947, p. 23). TODA ESSA POPULAÇÃO RECÉM-CHEGADA A PARTIR DO ANO DE 1925, NÃO SE ESTABELECEU SOMENTE NO NÚCLEO DO ALTO CAFEZAL, MAS TAMBÉM, EM OUTROS DOIS PATRIMÔNIOS, PERTENCENTES A GALDINO ALFREDO DE ALMEIDA E A BENTO DE ABREU SAMPAIO VIDAL. NO PATRIMÔNIO DE ALMEIDA, DENOMINADO DE VILA BARBOSA – EM HOMENAGEM AO SEU PRIMEIRO LOTEADOR, ELISIÁRIO DE CAMARGO BARBOSA – JÁ HAVIA UM TRAÇADO, LOTES PRONTOS POSTOS À VENDA E ALGUMAS CASAS EDIFICADAS. JÁ O SEGUNDO, QUE RECEBEU O NOME DE MARÍLIA³ POR SEU FUNDADOR BENTO DE ABREU⁴, ESTAVA EM FASE DE PREPARAÇÃO DOS ARRUAMENTOS, OS QUAIS O ENGENHEIRO DURVAL DE MENEZES FICOU ENCARREGADO.

O TRAÇADO URBANO REALIZADO NO PATRIMÔNIO DE MARÍLIA TAMBÉM ERA ORTOGONAL, MAS DIFERENTEMENTE DOS OUTROS, POIS EM SUA CONCEPÇÃO JÁ HAVIAM SIDO PREDESTINADAS ÁREAS QUE ABRIGARIAM O LEITO FÉRREO, A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E SUA ESPLANADA, ESTAS ÚLTIMAS DIALOGANDO POR MEIO DE UM EIXO EM PERSPECTIVA COM UMA GRANDE PRAÇA, CHAMADA DE MARIA IZABEL (BOTELHO SAMPAIO VIDAL), ONDE SERIA INSTALADA UMA IGREJA. O DESENHO DO ENGENHEIRO PARA A PRAÇA A DIVIDIA EM DUAS PARTES: A PRIMEIRA REMONTA A UM JARDIM FRANCÊS, POSSUINDO ÁREAS VERDES ENTRECORTADAS POR CAMINHOS DE PASSEIO NO FORMATO DE TEIA COM UMA FONTE AO CENTRO; A SEGUNDA ESTAVA DESTINADA À CONSTRUÇÃO DA IGREJA MATRIZ DE SÃO BENTO.

3. UM NOME INICIADO COM A LETRA “M” DEVERIA SER DADO (NA ORDEM ALFABÉTICA EMPREGADA ATÉ ENTÃO) PARA DESIGNAR A CIDADE SEDE DA PRÓXIMA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIA. PAULISTA, QUE ATINGIRA A CIDADE DE LÁCIO NAQUELE MOMENTO. O NOME MARÍLIA FOI ESCOLHIDO DURANTE UMA VIAGEM DE BENTO DE ABREU SAMPAIO VIDAL À EUROPA, EXTRAÍDO DO POÉTICO LIVRO ARCÁDICO “MARÍLIA DE DIRCEU” DE TOMÁS ANTÔNIO GONZAGA.

4. BENTO DE ABREU SAMPAIO VIDAL (1872-1948) NASCEU NA CIDADE DE SÃO CARLOS-SP FOI VEREADOR E PREFEITO DA CIDADE DE ARARAQUARA-SP. ALÉM DE SER UM DOS FUNDADORES DE MARÍLIA, PARTICIPOU DA FUNDAÇÃO, TAMBÉM, DO DISTRITO DE PAZ DE ALTO PIMENTA, QUE FOI ELEVADO À MUNICÍPIO, EM 1948 E TEVE O NOME ALTERADO EM SUA HOMENAGEM, PASSANDO A SE CHAMAR BENTO DE ABREU (IBGE, 2014).

LINHA FÉRREA, URBANIDADE E BENEFICIAMENTO AGRÍCOLA

HAVIA INÚMERAS CASAS, ARMAZÉNS DE SECOS E MOLHADOS, OFICINAS AUTOMOTIVAS, POSTOS DE COMBUSTÍVEL, HOTÉIS, CINEMA, ALÉM DE EDIFÍCIOS DE REPARTIÇÕES PÚBLICAS, COMO O CARTÓRIO, A DELEGACIA E OS CORREIOS. QUANDO A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA FOI FINALMENTE INAUGURADA E A LINHA DE TREM DA CIA. PAULISTA CHEGOU A ESSES TRÊS NÚCLEOS URBANOS, SEUS LIMITES JÁ SE CONFUNDIAM. EM 1928, OCORREU A FUSÃO OFICIAL DOS TRÊS PATRIMÔNIOS E A CIDADE FOI ELEVADA À CATEGORIA DE MUNICÍPIO DE MARÍLIA. MESMO ASSIM, A LINHA FÉRREA REPRESENTOU, MORFOLOGICAMENTE, UMA SEPARAÇÃO DO AGLOMERADO URBANO EM DUAS PARTES: DE UM LADO FICARAM OS PATRIMÔNIOS ALTO CAFEZAL E VILA BARBOSA E, DO OUTRO, MARÍLIA.

O INÍCIO DAS ATIVIDADES DA CIA. PAULISTA NO MUNICÍPIO FOI ACOMPANHADO DA CONSTRUÇÃO, NA ESPLANADA, DOS GALPÕES DE APOIO À FERROVIA E, TAMBÉM, DE MORADIAS PARA SEUS FUNCIONÁRIOS. EM FRENTE À ESTAÇÃO, EXISTIAM NOVE CASAS, QUE TINHAM O TAMANHO E SUA PROXIMIDADE RELACIONADAS À IMPORTÂNCIA DOS CARGOS DE SEUS MORADORES.

A CHEGADA DA LINHA DO TREM, SOMADA À EMANCIPAÇÃO DO MUNICÍPIO, INTENSIFICOU O RECEBIMENTO DOS FLUXOS MIGRATÓRIOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS – JAPONÊSES, ESPANHÓIS, ITALIANOS, PORTUGUESES E SÍRIOS – GERANDO A NECESSIDADE DE NOVAS MORADIAS NA CIDADE. ISSO SIGNIFICOU A REDUÇÃO DA ÁREA DE PLANTIO, DANDO ORIGEM A LOTEAMENTOS QUE FORAM RAPIDAMENTE COMERCIALIZADOS. SURGIRAM, ASSIM, AS VILAS SÃO MIGUEL, BASSAN E PALMITAL, SITUADAS MAIS A NORDESTE DOS NÚCLEOS INICIAIS, RESPEITANDO OS TRAÇADOS ORTOGONAIS PREEXISTENTES.

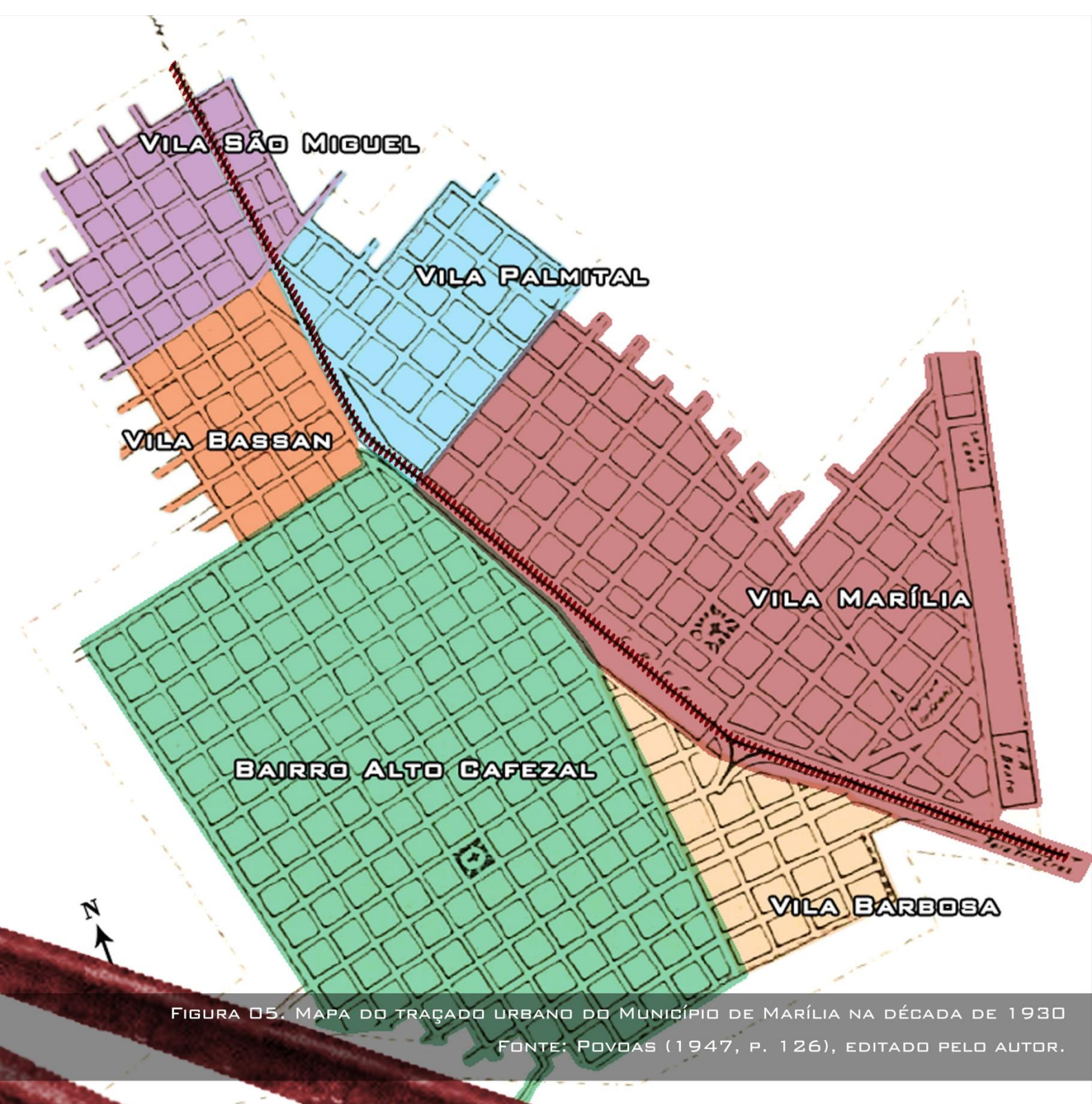


FIGURA 05. MAPA DO TRAÇADO URBANO DO MUNICÍPIO DE MARÍLIA NA DÉCADA DE 1930

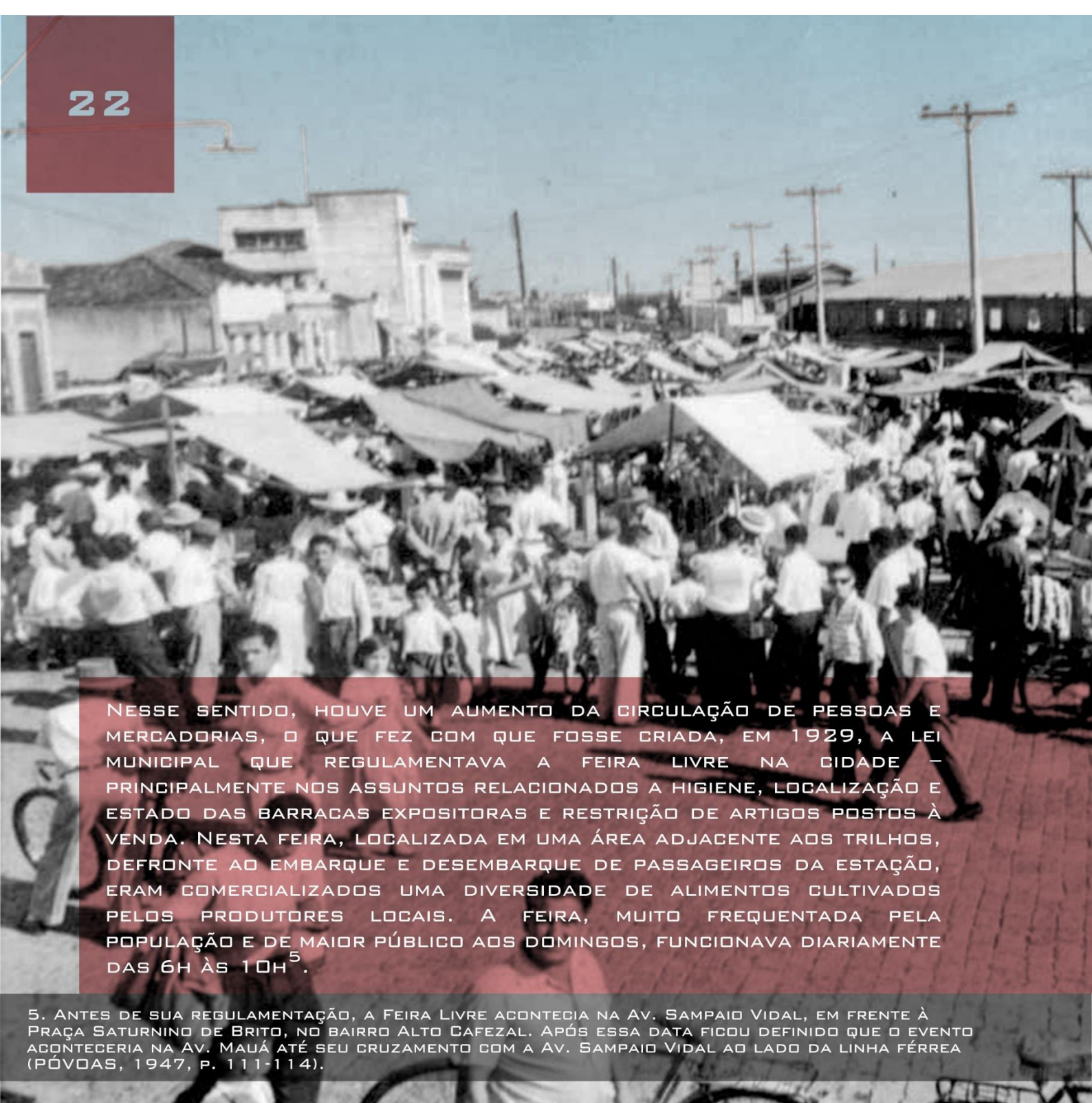
FONTE: POVDAS (1947, p. 126), EDITADO PELO AUTOR.





FIGURA 06. DESFILE DE 7 DE SETEMBRO PASSANDO EM FRENTE ÀS CASAS DOS FERROVIÁRIOS,
NA AV. BRASIL

FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS, EDITADA PELO AUTOR, 2014.



NESSE SENTIDO, HOVE UM AUMENTO DA CIRCULAÇÃO DE PESSOAS E MERCADORIAS, O QUE FEZ COM QUE FOSSE CRIADA, EM 1929, A LEI MUNICIPAL QUE REGULAMENTAVA A FEIRA LIVRE NA CIDADE – PRINCIPALMENTE NOS ASSUNTOS RELACIONADOS A HIGIENE, LOCALIZAÇÃO E ESTADO DAS BARRACAS EXPOSITOAS E RESTRIÇÃO DE ARTIGOS POSTOS À VENDA. NESTA FEIRA, LOCALIZADA EM UMA ÁREA ADJACENTE AOS TRILHOS, DEFRENTE AO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO, ERAM COMERCIALIZADOS UMA DIVERSIDADE DE ALIMENTOS CULTIVADOS PELOS PRODUTORES LOCAIS. A FEIRA, MUITO FREQUENTADA PELA POPULAÇÃO E DE MAIOR PÚBLICO AOS DOMINGOS, FUNCIONAVA DIARIAMENTE DAS 6H ÀS 10H⁵.

5. ANTES DE SUA REGULAMENTAÇÃO, A FEIRA LIVRE ACONTECIA NA AV. SAMPAIO VIDAL, EM FRENTE À PRAÇA SATURNINO DE BRITO, NO BAIRRO ALTO CAFEZAL. APÓS ESSA DATA FICOU DEFINIDO QUE O EVENTO ACONTECERIA NA AV. MAUÁ ATÉ SEU CRUZAMENTO COM A AV. SAMPAIO VIDAL AO LADO DA LINHA FÉRREA (PÓVOAS, 1947, P. 111-114).

HAVIA AINDA, UMA SEGUNDA MODALIDADE DE COMÉRCIO DE PRODUTOS NO LOCAL. UMA ATIVIDADE REALIZADA PELA CIA. PAULISTA, QUE BENEFICIAVA SEUS FUNCIONÁRIOS E ASSOCIADOS, ONDE UM COMBOIO DE VAGÕES-ARMAZÉM CARREGADOS DE VARIADOS E EXCLUSIVOS PRODUTOS “SECOS E MOLHADOS”, VINDOS DIRETAMENTE DO PORTO DE SANTOS, PASSAVA MENSALMENTE PELAS ESTAÇÕES DAS DIFERENTES CIDADES

O COMBOIO CHEGAVA DE MANHÃZINHA E FICAVA ESTACIONADO NA ESTAÇÃO, ERAM MAIS OU MENOS 8 VAGÕES, FORA A LOCOMOTIVA. EU IA COM MEU PAI FAZER AS COMPRAS E ME LEMBRO QUE SE PODIA COMPRAR VÁRIOS PRODUTOS A GRANEL, AZEITONAS E AZEITE, EMBUTIDOS DE VÁRIOS TIPOS, FRUTAS SECAS E TEMPEIROS, CHARQUES E ATÉ BACALHAU, ISSO DA PARTE DE ALIMENTOS. DAVA PARA COMPRAR TAMBÉM TODO TIPO DE COISA, COMO FERRAMENTAS, ARAME, CERCA, UTENSÍLIOS EM VIDRO PARA A CASA, THINNER, QUEROSENE, VELAS ETC. MAS SÓ PODIA COMPRAR QUEM ERA FUNCIONÁRIO OU TINHA RELAÇÃO COM A COMPANHIA [PAULISTA] (...) NÃO TINHA SÓ 9 CASAS DE FERROVIÁRIOS NÃO, AQUELAS QUE FICAVAM ALI NA FRENTE [DA ESTAÇÃO] ERAM AS CASAS DOS FUNCIONÁRIOS CHAVE APENAS, AQUELES QUE TINHAM QUE SER MANTIDOS PRÓXIMOS À ESTAÇÃO, PORQUE SE ELES NÃO ESTIVESSEM LÁ, A COISA PARAVA. (INFORMAÇÃO VERBAL)⁶

AS BOAS SAFRAS DE CAFÉ NA REGIÃO E A DIVERSIFICAÇÃO AGRÍCOLA EXISTENTE FIZERAM COM QUE OS PRODUTORES SENTISSEM TARDIAMENTE A CRISE CAFEIEIRA DE 1929, APENAS EM MEADOS DA DÉCADA DE 1930, QUANDO O CAFÉ PASSOU A SER INTENSAMENTE SUBSTITUÍDO PELO ALGODÃO. NESTE PERÍODO DE PROSPERIDADE ECONÔMICA, MUITAS CASAS BANCÁRIAS ESTABELECEAM-SE NA CIDADE FINANCIANDO A PRODUÇÃO AGRÍCOLA LOCAL E REGIONAL. O CASO MAIS EMBLEMÁTICO É O DA CASA BANCÁRIA ALMEIDA, ORIGINÁRIA DE MARÍLIA, QUE POSTERIORMENTE TRANSFORMOU-SE NO BANCO BRASILEIRO DE DESCONTOS, O BRADESCO (MELAZZO, 2012, P. 173).

6. INFORMAÇÃO VERBAL OBTIDA EM ENTREVISTA REALIZADA PELO AUTOR COM O SR. JOSÉ RODRIGUES LIMA, QUE MOROU COM SUA FAMÍLIA NUMA DAS 9 CASAS DOS FERROVIÁRIOS, NO PERÍODO DE 1951 À 1967.

FIGURAS 07 E 08: FEIRA LIVRE AOS DOMINGOS, NO CRUZAMENTO DA AV. MAUÁ COM A AV. SAMPAIO VIDAL; ANTIGO VAGÃO DE SECOS E MOLHADOS ABANDONADO EM JUNDIAÍ.

FONTE: CATÁLOGO DA BIBLIOTECA DO IBGE; ARQUIVO PESSOA DO AUTOR

ESTA PUJANÇA PROPORCIONOU TAMBÉM A INSTALAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE BENEFICIAMENTO E PROCESSAMENTO DO ALGODÃO E OUTRAS OLEAGINOSAS, PROVENIENTES DE CAPITAL EXTERNO, COMO: AS INDÚSTRIAS REUNIDAS FRANCISCO MATARAZZO, ANDERSON-CLAYTON, SANBRA E ZILLO, CUJAS IMponentes EDIFICAÇÕES E CHAMINÉS FABRIS MARCARAM A PAISAGEM EM CONTIGUIDADE COM O LEITO FÉRREO. NA MESMA ÉPOCA, HOUE A IMPLANTAÇÃO DE FÁBRICAS ORIGINADAS DE CAPITAL LOCAL⁷ PARA O BENEFICIAMENTO DOS DIVERSOS PRODUTOS AGRÍCOLAS, COMO O CAFÉ, O ALGODÃO, O ARROZ E O AMENDOIM (GOMES, 2007, P.26-28); E AINDA, DIVERSAS INDÚSTRIAS DE FIAÇÕES DE SEDA, AS QUAIS SE FAZIAM NECESSÁRIAS PARA ATENDER A DEMANDA INTERNACIONAL DA CONFECÇÃO DE PARAQUEDAS PARA A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (LARA, 1991, P.120). ESTAS EDIFICAÇÕES, POR SUA VEZ, FORAM PONTUANDO A MAIORIA DOS ESPAÇOS ADJACENTES À LINHA FÉRREA EM UM EXTENSO PERCURSO, QUE IA DESDE A AV. NOVE DE JULHO, ATÉ O ENCONTRO DA AV. NELSON SPIELMANN COM A AV. CASTRO ALVES – UM TRECHO DE APROXIMADAMENTE 1,8KM.

A INSTALAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE BENEFICIAMENTO ALAVANCOU O DESENVOLVIMENTO E A ECONOMIA LOCAL, O QUE ATRAIU NEGOCIANTES DE OUTRAS CIDADES, NOVOS MORADORES E VISITANTES. O FLUXO DE PESSOAS E MERCADORIAS AUMENTOU SIGNIFICATIVAMENTE, REPRESENTANDO UMA MAIOR CIRCULAÇÃO DE CAMINHÕES, JARDINEIRAS, CHARRETES E PEDESTRES PELAS RUAS DA CIDADE EM DIREÇÃO À ÁREA INDUSTRIAL E FERROVIÁRIA. ESTA DINÂMICA CITADINA REFLETIU-SE EM MELHORIAS URBANAS, COM DESTAQUE PARA A INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO TERMINAL INTERMUNICIPAL RODOVIÁRIO EDIFICADO DO BRASIL, EM 1938, LOCALIZADO NA AV. MAUÁ, EM FRENTE À ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIA PAULISTA; TAMBÉM, PROPOSITAMENTE ALINHADO AO EIXO PERSPÉCTICO DA PRAÇA MARIA IZABEL. ESSA CONFLUÊNCIA ESPACIAL CRIAVA UM AMBIENTE ÚNICO, ESPECIALMENTE PORQUE SE SOMAVA À FEIRA LIVRE, O QUE INTENSIFICAVA AS RELAÇÕES SOCIAIS E COMERCIAIS OCORRIDAS NAQUELE LUGAR.

7. A PARTIR DESSE MOMENTO, SURGIRAM NA CIDADE OUTRAS INDÚSTRIAS NÃO RELACIONADAS AO BENEFICIAMENTO, COMO A CERVEJARIA BASTA (1938), QUE FOI POSTERIORMENTE COMPRADA PELA CERVEJARIA ANTARCTICA (ENCERROU AS ATIVIDADES NA DÉCADA DE 1990); ALÉM DA SASAZAKI, FUNDADA EM 1958, UMA DAS MAIS FAMOSAS FABRICANTES DE ESQUADRIAS



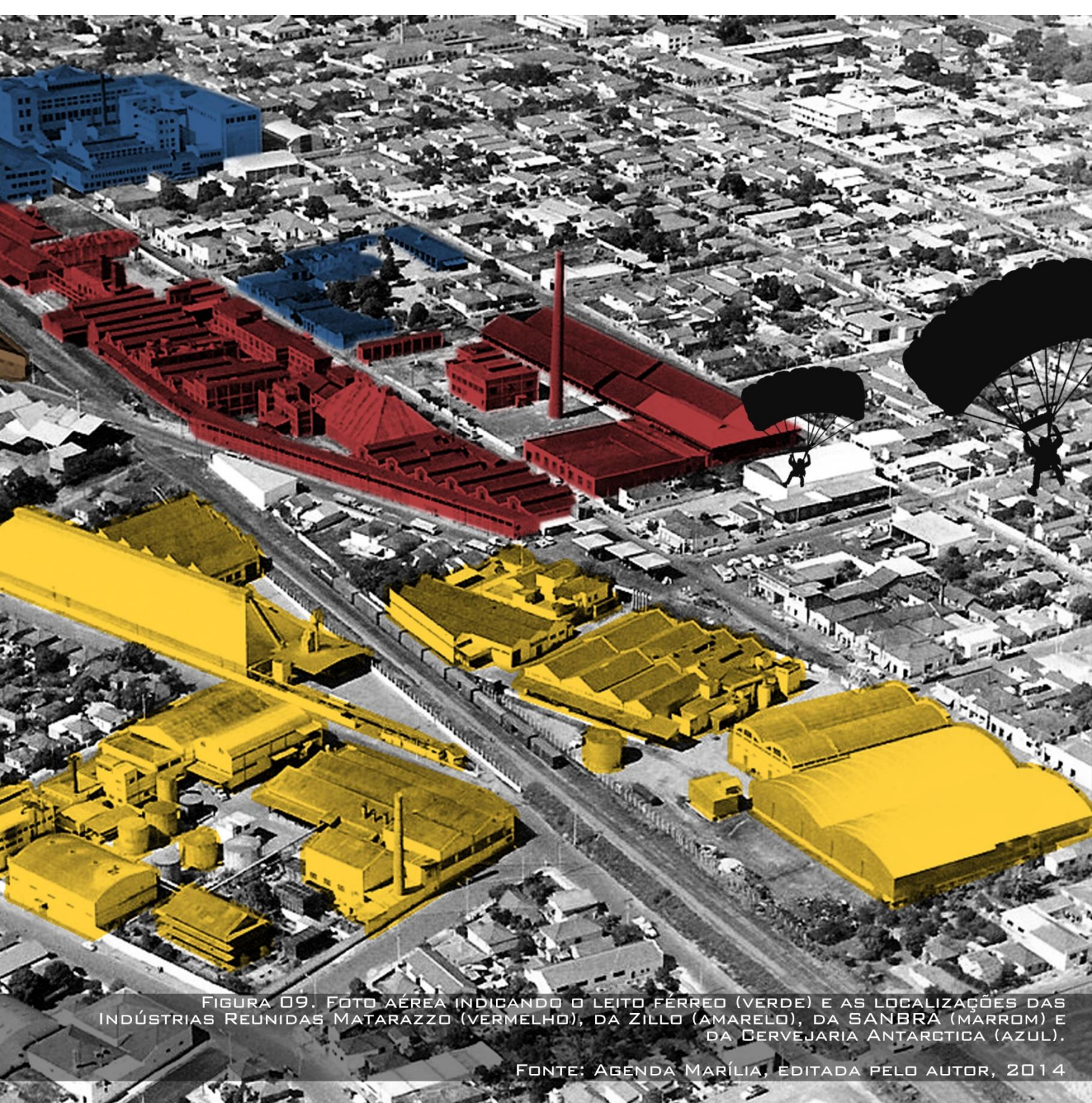


FIGURA 09. FOTO AÉREA INDICANDO O LEITO FÉRREO (VERDE) E AS LOCALIZAÇÕES DAS INDÚSTRIAS REUNIDAS MATARAZZO (VERMELHO), DA ZILLO (AMARELO), DA SANBRA (MARROM) E DA CERVEJARIA ANTARCTICA (AZUL).

FONTE: AGENDA MARÍLIA, EDITADA PELO AUTOR, 2014



FIGURA 10. FOTO DO PRIMEIRO TERMINAL INTERMUNICIPAL RODOVIÁRIO DE MARÍLIA E DO BRASIL

FONTE: COMISSÃO DE REGISTROS HISTÓRICOS, EDITADA PELO AUTOR, 2014.

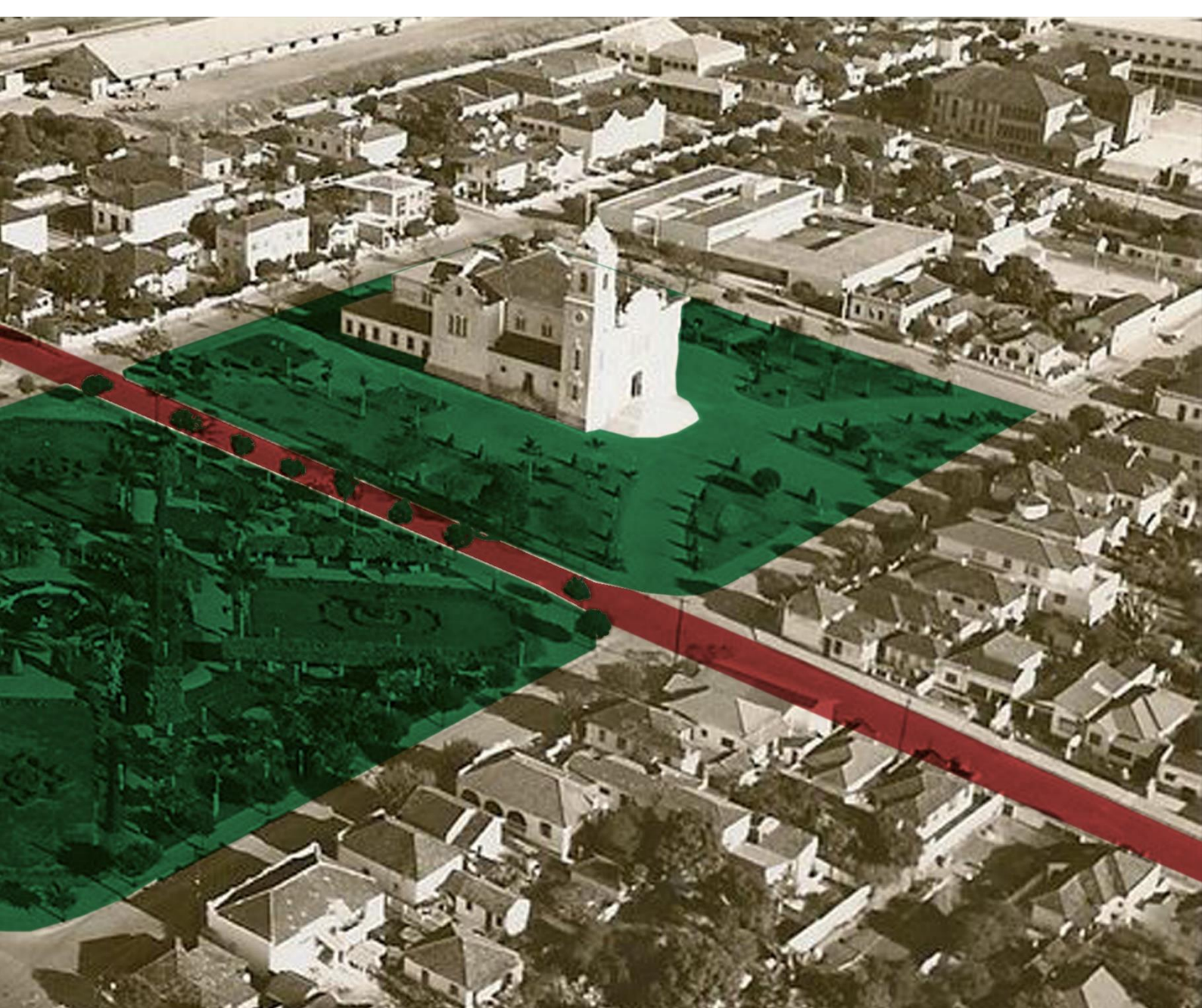


FIGURA 11. FOTO AÉREA DAS DUAS PARTES DA PRAÇA MARIA IZABEL COM A RUA SERGIPE MARCANDO O EIXO PERSPÉCTICO (VERMELHO) COM A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E O TERMINAL INTERMUNICIPAL RODOVIÁRIO DE MARÍLIA

FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS, EDITADA PELO AUTOR, 2014

... PÓS ANOS 50: MODERNIZAÇÃO E
REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA





FIGURAS 12 E 13. RECONSTITUIÇÃO FOTOGRÁFICA DA AV. SAMPAIO VIDAL SOBREPOSTA PELO VIADUTO JOSÉ BONIFÁCIO

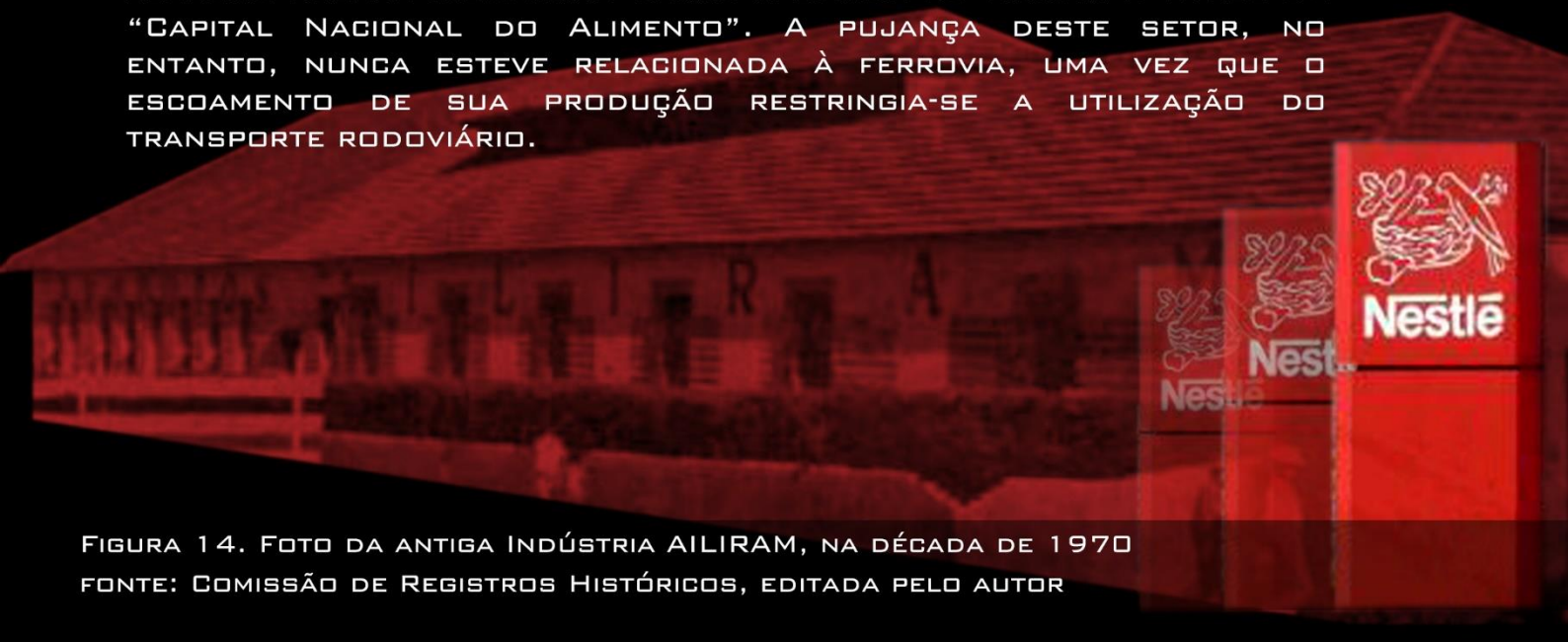
FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS

COM O FIM DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL E CONSEQUENTE DIMINUIÇÃO DA DEMANDA DO ALGODÃO E DE SEUS SUBPRODUTOS PELO MERCADO INTERNACIONAL, SEU PLANTIO SOFREU BRUSCA REDUÇÃO, DESACELERANDO A PRODUÇÃO DESTAS EMPRESAS.

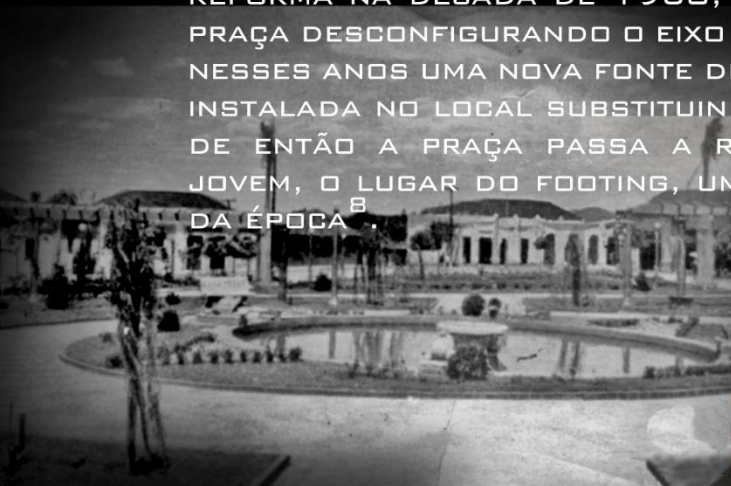
ASSIM, NAS DÉCADAS SEGUINTE, DEVIDO AO ADVENTO E INTRODUÇÃO DE FIBRAS SINTÉTICAS PARA A CONFECÇÃO DE TECIDOS, A COTONICULTURA FOI REDUZIDA, O QUE LEVOU AO FIM DAS ATIVIDADES INDUSTRIAIS LIGADAS AO SETOR ALGODOEIRO NA CIDADE E À OCIOSIDADE DO CONJUNTO ARQUITETÔNICO FABRIL, AFETANDO DIRETAMENTE O PANDRAMA E A PAISAGEM DA ÁREA CENTRAL EM CONTIGUIDADE COM O LEITO FÉRREO. DIANTE DISSO, OS PROPRIETÁRIOS LOCAIS DE INDÚSTRIAS REESTRUTURARAM PRODUTIVAMENTE SEUS EMPREENDIMENTOS CONCENTRANDO-SE, SOBRETUDO, NA PRODUÇÃO DE ALIMENTOS. HOVE, PORTANTO, A ABERTURA DE NOVAS EMPRESAS, AFASTADAS DO CENTRO E DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, MAS AINDA LADEANDO A FERROVIA.

A INDÚSTRIA AILIRAM, POSTERIORMENTE COMPRADA PELA MULTINACIONAL SUÍÇA NESTLÉ FOI UMA DELAS; A MARILAN; A DORI; E A BEL. A GRANDE CAPACIDADE PRODUTIVA E A INSERÇÃO NO MERCADO NACIONAL E GLOBAL DE ALGUMAS DESSAS INDÚSTRIAS DERAM À CIDADE DE MARÍLIA O TÍTULO DE “CAPITAL NACIONAL DO ALIMENTO”. A PUJANÇA DESTE SETOR, NO ENTANTO, NUNCA ESTEVE RELACIONADA À FERROVIA, UMA VEZ QUE O ESCOAMENTO DE SUA PRODUÇÃO RESTRINGIA-SE A UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO.

FIGURA 14. FOTO DA ANTIGA INDÚSTRIA AILIRAM, NA DÉCADA DE 1970
FONTE: COMISSÃO DE REGISTROS HISTÓRICOS, EDITADA PELO AUTOR



NESTES ANOS, O INCREMENTO DA INDÚSTRIA ALIMENTÍCIA PODE TER ALAVANCADO UM PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO NA CIDADE. NA PRAÇA MARIA IZABEL, QUE EM SEUS PRIMÓRDIOS POSSUÍA UM GRANDE PERGOLADO DE CONCRETO ARMADO E UMA SIMPLES FONTE D'ÁGUA, SOFREU SUA PRIMEIRA REFORMA NA DÉCADA DE 1960, QUANDO A RUA SERGIPE FOI INTEGRADA À PRAÇA DESCONFIGURANDO O EIXO PERSPÉCTICO COM A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA; NESSES ANOS UMA NOVA FONTE DE ÁGUA, QUE REPRODUZIA LUZES E SONS FOI INSTALADA NO LOCAL SUBSTITUINDO A INFRAESTRUTURA EXISTENTE; A PARTIR DE ENTÃO A PRAÇA PASSA A RECEBER GRANDE OCUPAÇÃO PELO PÚBLICO JOVEM, O LUGAR DO FOOTING, UMA IMPORTANTE FORMA DE CONVÍVIO SOCIAL DA ÉPOCA⁸.



FIGURAS 15, 16 E 17. PROGRESSÃO DE FOTOS DA PRAÇA MARIA IZABEL. A PRIMEIRA MOSTRA A PRAÇA EM SUA CONFIGURAÇÃO ORIGINAL. A SEGUNDA EXEMPLIFICA A MUDANÇA OCORRIDA; E A TERCEIRA, MOSTRANDO A NOVA FONTE LUMINOSA “DANÇANTE E CANTANTE” NA DÉCADA DE 1970.

FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS, EDITADA PELO AUTOR, 2014

8. NO ANO DE 2007, A PRAÇA SOFREU UMA NOVA REFORMA, TEVE SEU EIXO EM PERSPECTIVA RESTAURADO, AO SER, NOVAMENTE SECCIONADA PELA RUA SERGIPE.

A PARTIR DOS ANOS 1970, AS FERROVIAS JÁ APRESENTAVAM SINAIS DE SUBUTILIZAÇÃO. REFLEXO DA POLÍTICA INICIADA NA DÉCADA ANTERIOR, QUANDO O GOVERNO FEDERAL, CHEFIADO PELO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK, PASSOU A ESTIMULAR O TRANSPORTE RODOVIÁRIO AO REDUZIR O ORÇAMENTO DESTINADO ÀS FERROVIAS E INVESTIR EM RODOVIAS. NESTE CONTEXTO, A CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO FOI ESTATIZADA ATÉ SER FINALMENTE INCORPORADA À FERROVIA PAULISTA S.A. – FEPASA, NO ANO DE 1971.

NAS CIDADES DO NOROESTE PAULISTA, AS IDEIAS DE “MODERNIDADE” E “PROGRESSO”, INDUZIRAM UMA SÉRIE DE EMPREENDIMENTOS QUE PRIORIZAVAM OS AUTOMÓVEIS NUMA TENTATIVA DE MIMETIZAR OS GRANDES CENTROS URBANOS (FRANCISCO; FIORIN, 2013, P. 15; FIORIN; FRANCISCO, 2013). DENTRO DESSE CONTEXTO DESTACA-SE A CONSTRUÇÃO DE UM VIADUTO EM MARÍLIA, TAL COMO EM OUTRAS CIDADES DO INTERIOR PAULISTA, PARA QUE OS VEÍCULOS TRANSPUSESSEM COM SEGURANÇA A “BARREIRA” QUE A LINHA FÉRREA PASSOU A REPRESENTAR.

O VIADUTO JOSÉ BONIFÁCIO, INAUGURADO EM 1976, TEVE SUA CONSTRUÇÃO INICIADA EM 1973, IMPLANTADO SOBRE O LEITO FÉRREO. SERPENTEANDO ANTIGOS GALPÕES DE BENEFICIAMENTO, LIGAVA A AVENIDA SAMPAIO VIDAL À AVENIDA NELSON SPIELMANN. OCUPOU A PAISAGEM URBANA POR 26 ANOS ABRIGANDO, AOS DOMINGOS, A FEIRA LIVRE ABAIXO DE SUA ESTRUTURA. DURANTE ESSES ANOS, UMA NOVA RODOVIÁRIA TAMBÉM FOI CONSTRUÍDA. DEPOIS DA DEMOLIÇÃO DA PRIMEIRA, A SEGUNDA SE LOCALIZOU PRÓXIMA AO Córrego do Pombo, QUE RETIFICADO, CANALIZADO E PAVIMENTADO SERVIRIA COMO LIGAÇÃO DIRETA À RODOVIA TRANSBRASILIANA, ATRAVÉS DE UMA SÉRIE DE VIADUTOS.





FIGURA 18. FOTO DO ESTÁGIO INICIAL DA CONSTRUÇÃO DO VIADUTO JOSÉ BONIFÁCIO

FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS



FIGURA 19. FOTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARÍLIA OCUPADA POR MORADORES DE RUA
FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2014.

A OBSOLESCÊNCIA DA FERROVIA OCASIONOU O ABANDONO DE TODO O COMPLEXO E DE SUAS PRÁTICAS, INCLUSIVE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA QUE TORNOU-SE SUBUTILIZADA A PARTIR DÉCADA DE 1980. EM DECORRÊNCIA DISSO, A ATIVIDADE COMERCIAL REALIZADA PELOS VAGÕES-ARMAZÉM, QUE PASSARAM SEM FALTA PELA CIDADE DURANTE 50 ANOS, FOI EXTINTA PELA FEPASA E O COMBOIO, ABANDONADO. UMA PASSAGEM SUBTERRÂNEA DE PEDESTRES⁹, POR ABRIGAR ANDARILHOS E MENDIGOS DURANTE AS NOITES FRIAS, TAMBÉM FOI FECHADA NA DÉCADA DE 1980. AS CASAS DOS FERROVIÁRIOS FORAM DEMOLIDAS E EM SEU LUGAR, NA ESPLANADA DA ESTAÇÃO, FOI EDIFICADO O TERMINAL RODOVIÁRIO URBANO “DOM HUGO BRESSANE DE ARAÚJO”, INAUGURADO NA GESTÃO DO PREFEITO ABELARDO CAMARINHA, EM 1988.

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. AINDA, ONDE ANTES FUNCIONAVA O GALPÃO ABANDONADO DA ANTIGA OFICINA DE LOCOMOTIVAS FOI CRIADO O ESPAÇO CULTURAL E DE LAZER “EZEQUIEL BAMBINI” INAUGURADO NO ANO DE 1991, REFORMADO PARA TAL UTILIZAÇÃO.

9. ILUMINADA, COM REVESTIMENTO CERÂMICO E COMPOSTA POR DUAS ESCADARIAS, CONSTRUÍDA NA DÉCADA DE 1970, PARA TRANSPOR A LINHA FÉRREA, DEVIDO AO NÚMERO SIGNIFICATIVO DE ACIDENTES DE PEDESTRES NA ÁREA.

FIGURA 20. FOTO DO TERMINAL URBANO “DOM HUGO BRESSANE DE ARAÚJO” AO LADO DO CAMELÓDROMO

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR

... SITUAÇÃO ATUAL: OBSOLESCÊNCIA, GENTRIFICAÇÃO E MARGINALIZAÇÃO



FIGURA 21. FOTO DE UM MORADOR DE RUA E SEU CÃO, QUE PERAMBULAVAM A ESTAÇÃO E O CAMELÓDROMO

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR

NO INÍCIO DA DÉCADA DE 2000, O PRÉDIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA QUE JÁ NÃO EXERCIA MAIS SUA LEGÍTIMA FUNÇÃO, ENCONTRAVA-SE ABANDONADO E ASSIM, PASSOU A ABRIGAR USOS MARGINAIS. COM A APROPRIAÇÃO DO EDIFÍCIO POR MORADORES DE RUA, TRAFICANTES, USUÁRIOS DE DROGAS E PROSTITUIÇÃO, A ÁREA PASSOU A SER EVITADA PELA POPULAÇÃO, QUE TEMIA SER ASSALTADA, O QUE ERA INDESEJÁVEL PARA OS ADMINISTRADORES PÚBLICOS. O PRÉDIO FOI ENTÃO ADAPTADO PARA RECEBER A SECRETARIA DE SAÚDE, QUE PERMANECEU DE MANEIRA PROVISÓRIA ATÉ 2008. ATUALMENTE FOI PINTADO EXTERNAMENTE E ENCONTRA-SE LACRADO, SEM QUALQUER DESTINAÇÃO.



FIGURA 22. FOTO DO PRÉDIO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ABRIGANDO A SECRETARIA DE SAÚDE

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR

AINDA NO INÍCIO DA DÉCADA, NO ANO DE 2002, TANTO O VIADUTO COMO A RODOVIÁRIA DE 1978 – QUE FORAM CRIADOS, MAIS COMO IMAGENS POSTIÇAS DE “MODERNIDADE” DO QUE OBRAS QUE FACILITASSEM A MOBILIDADE URBANA – FORAM DESATIVADOS. O VIADUTO REPRESENTOU UMA BARREIRA VISUAL ELOQUENTE E MODIFICOU COMPLETAMENTE A PAISAGEM DA REGIÃO, ALÉM DE SER INEFICIENTE PARA O FIM A QUE SE PRESTAVA; ASSIM COMO A RODOVIÁRIA MODERNISTA, JÁ QUE O PÉ-DIREITO DE SUA COBERTURA ERA BAIXO DE MAIS PARA OS NOVOS MODELOS DE ÔNIBUS. POR ESSAS RAZÕES, O VIADUTO FOI IMPLODIDO E; A RODOVIÁRIA DESATIVADA, DEIXANDO OS VÃOS DOS VÁRIOS PONTILHÕES QUE FORAM CONSTRUÍDOS EM SOBREPOSIÇÃO AO CURSO D’ÁGUA, EM DIVERSOS CRUZAMENTOS DE RUAS, TAMBÉM INUTILIZADOS E EM ESTADO DE ABANDONO TOTAL.



FIGURA 23. FOTO DO DIA DA IMPLOSÃO DO VIADUTO EM 2002.

FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS



ESTA ÁREA SEMPRE FOI PARTE DE MINHA VIDA, DESDE CRIANÇA, POIS SEMPRE VIVI A POUCOS QUARTEIRÕES DA LINHA FÉRREA E DO ANTIGO VIADUTO. ALÉM DISSO, ESTE ERA O CAMINHO QUE FAZIA COM MEUS PRIMOS PARA IRMOS ATÉ A CASA DE NOSSA AVÓ, QUE MORAVA POUCOS QUARTEIRÕES ABAIXO. QUANDO PEQUENOS FOMOS ENSINADOS DE QUE ESTA ÁREA ERA PERIGOSA E FREQUENTADA POR BANDIDOS, POR ISSO SEMPRE A EVITAMOS, MAS TÍNHAMOS CURIOSIDADE. CERTO DIA, INSISTI COM MEUS PRIMOS QUE PASSÁSSEMOS POR BAIXO DO VIADUTO, CRUZANDO A LINHA DO TREM – ERA O CAMINHO MAIS CURTO – ACONTECEU QUE FOMOS ROUBADOS POR 3 RAPAZES QUE TOMARAM NOSSOS BONÉS, MAS NÃO NOS AGREDIRAM. (RELATO A PARTIR DE MEMÓRIAS DO AUTOR)

DESDE A DERRUBADA DO VIADUTO, A TRADICIONAL FEIRA LIVRE DOS DOMINGOS¹⁰ VOLTOU PARA SEU LUGAR DE ORIGEM, NAS PROXIMIDADES DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA. PORÉM, O CONTEXTO JÁ NÃO ERA MAIS O MESMO, NEM AS RELAÇÕES ESPACIAIS PODIAM SE DAR DA MESMA FORMA, UMA VEZ QUE A ESTAÇÃO JÁ NÃO ERA MAIS ESTAÇÃO FERROVIÁRIA. ESTES ESPAÇOS CAPAZES DE RECUPERAR A MEMÓRIA FERROVIÁRIA E DA FORMAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS INICIAIS DE MARÍLIA PASSAM POR UM COMPLEXO PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO QUE SERÁ APONTADO AQUI E, QUE, AO MESMO TEMPO SOBREPÕE: UM DESEJO DE GENTRIFICAÇÃO¹¹ POR PARTE DO GOVERNO E EMPREENDEDORES LOCAIS E UMA DESEJÁVEL “DEMOCRATIZAÇÃO” URBANA.

10. A FEIRA LIVRE DOS DOMINGOS É A MAIS IMPORTANTE E TRADICIONAL DA CIDADE DE MARÍLIA, POSSUINDO PÚBLICO ESTIMADO DE 4000 (QUATRO MIL) PESSOAS AOS DOMINGOS. (LIMA; LIMA; VANZO, P. 18, 2007)

11. ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. A CIDADE DO PENSAMENTO ÚNICO: DESMANCHANDO CONSENSO. PETRÓPOLIS: EDITORA VOZES, 3ª EDICAO, 2002.



FIGURA 24. FOTO DA RODOVIÁRIA MODERNISTA JOSÉ BRAMBILLA, INAUGURADA NA DÉCADA DE 1980

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR



FIGURA 25. FOTO DA VIA E PONTILHÕES, CONSTRUÍDOS SOBRE O CURSO D'ÁGUA, QUE LEVARIAM OS ÔNIBUS ATÉ A RODOVIA TRANSBRASILIANA

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR



ATUALMENTE, DOIS GRANDES GALPÕES DE ESTRUTURA METÁLICA OCUPAM UMA GRANDE PORÇÃO DA ÁREA DO PÁTIO DE MANOBRAS, EM FRENTE À ANTIGA GARE, ENTRE A FEIRA E A 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 UMA IGREJA UNIVERSAL DO REINO DE DEUS. ESTES, DEVIDO À SUA ALTURA ELEVADA E AUSENTE PERMEABILIDADE, SÃO RESPONSÁVEIS POR ALTERAR COMPLETAMENTE A PERCEPÇÃO E O PANDRAMA DA ÁREA EM AMBOS OS LADOS, UMA VEZ QUE, SUAS FACHADAS ESCONDEM QUASE QUE EM TOTALIDADE A VISÃO DA ESTAÇÃO QUANDO VISTA DA RUA. TORNANDO A ÁREA DOS TRILHOS EM UM CORREDOR LADEADO POR UMA ESTAÇÃO LACRADA, AO NORTE; E MUROS E GRADES INTRANSPONÍVEIS, AO SUL.



FIGURA 26. FOTO DA ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E OS GALPÕES ADJACENTES, À DIREITA

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR

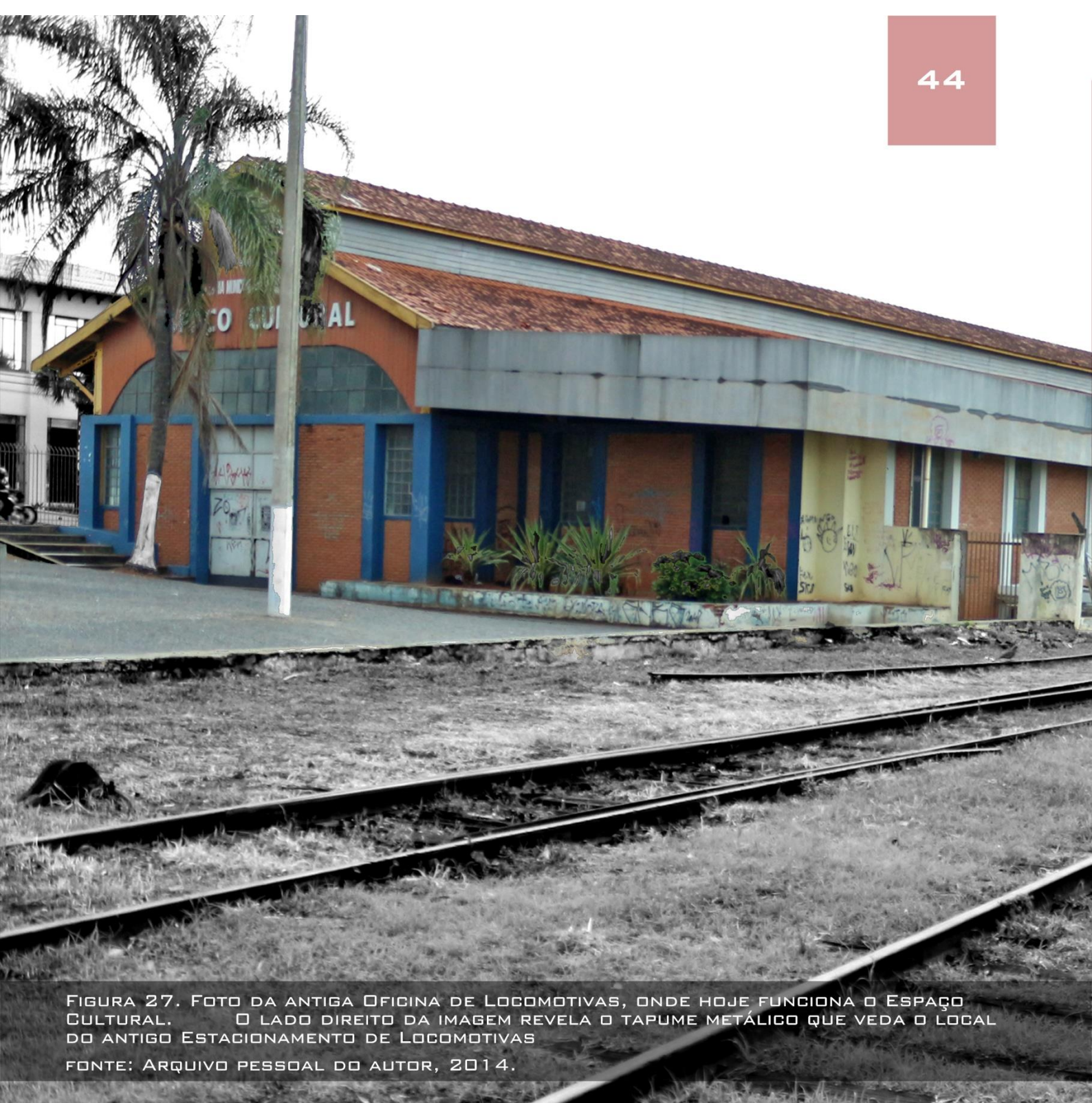
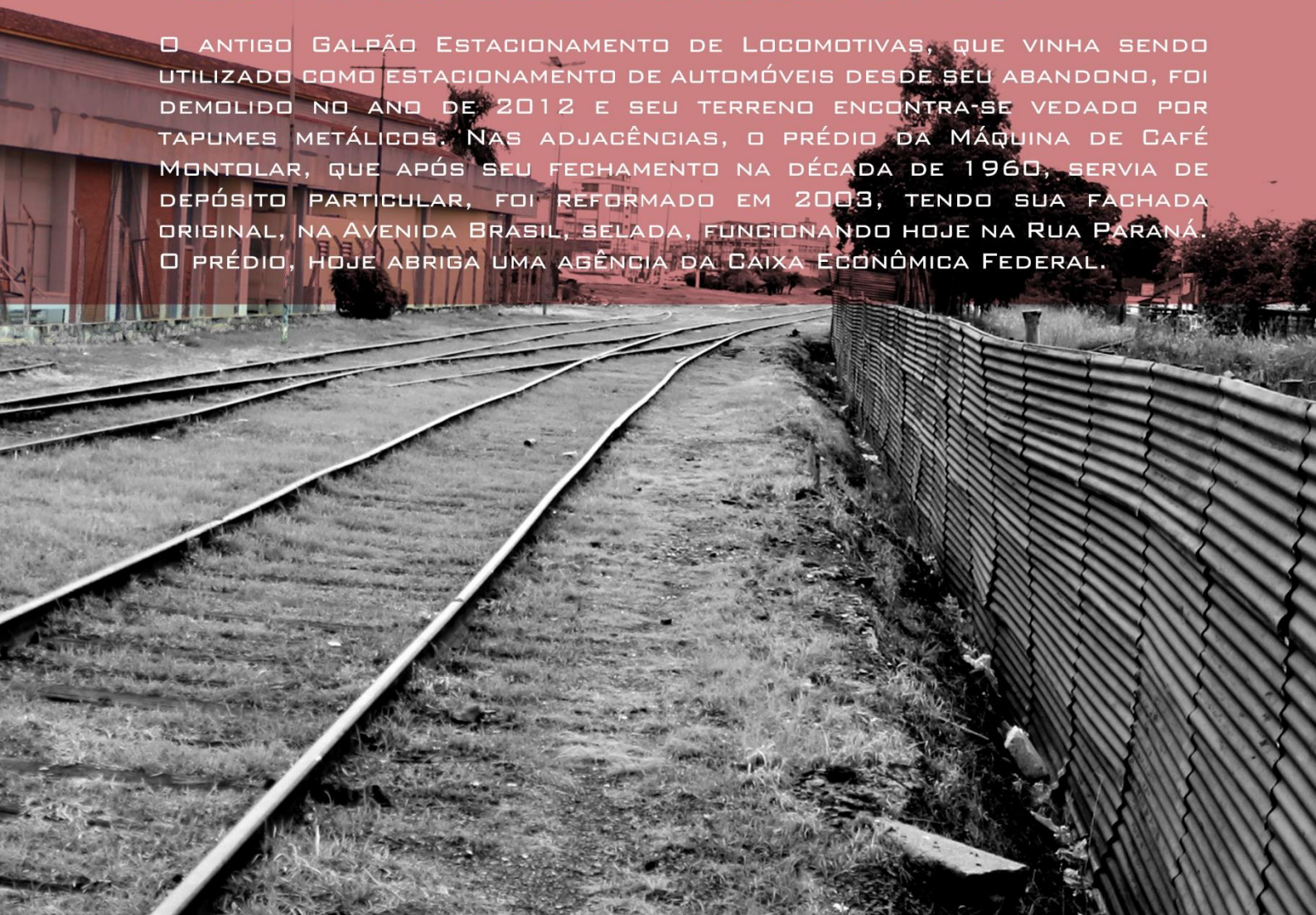


FIGURA 27. FOTO DA ANTIGA OFICINA DE LOCOMOTIVAS, ONDE HOJE FUNCIONA O ESPAÇO CULTURAL. O LADO DIREITO DA IMAGEM REVELA O TAPUME METÁLICO QUE VEDA O LOCAL DO ANTIGO ESTACIONAMENTO DE LOCOMOTIVAS
FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2014.

O ESPAÇO CULTURAL SOFREU DUAS REFORMAS DESDE SUA INAUGURAÇÃO, TENDO A SEGUNDA DELAS RECONFIGURADO SEU ENTORNO. NO RECUO DO EDIFÍCIO, EM RELAÇÃO A AVENIDA PARANÁ, FOI CONSTRUÍDA A PRAÇA DA BÍBLIA, UM CANTEIRO CIRCULAR COM UMA ESCULTURA METÁLICA E UMA PAREDE CURVA QUE ESCONDE A LINHA FÉRREA. O ENTORNO DESTA CENTRO CULTURAL AGASALHA INÚMERAS APROPRIAÇÕES, COM PÚBLICOS DE TODAS AS IDADES QUE PARTICIPAM DOS EVENTOS QUE ALI ACONTECEM, ALÉM DOS MORADORES DE RUA, QUE DEIXAM VESTÍGIOS DE SUA UTILIZAÇÃO NAS ÁREAS COBERTAS DO GALPÃO PARA DORMIREM OU DESCANSAREM DURANTE O DIA E ATÉ COZINHAREM EM FOGÕES IMPROVISADOS EM SEUS ARREDORES DURANTE A NOITE.

O ANTIGO GALPÃO ESTACIONAMENTO DE LOCOMOTIVAS, QUE VINHA SENDO UTILIZADO COMO ESTACIONAMENTO DE AUTOMÓVEIS DESDE SEU ABANDONO, FOI DEMOLIDO NO ANO DE 2012 E SEU TERRENO ENCONTRA-SE VEDADO POR TAPUMES METÁLICOS. NAS ADJACÊNCIAS, O PRÉDIO DA MÁQUINA DE CAFÉ MONTOLAR, QUE APÓS SEU FECHAMENTO NA DÉCADA DE 1960, SERVA DE DEPÓSITO PARTICULAR, FOI REFORMADO EM 2003, TENDO SUA FACHADA ORIGINAL, NA AVENIDA BRASIL, SELADA, FUNCIONANDO HOJE NA RUA PARANÁ. O PRÉDIO, HOJE ABRIGA UMA AGÊNCIA DA CAIXA ECONÔMICA FEDERAL.

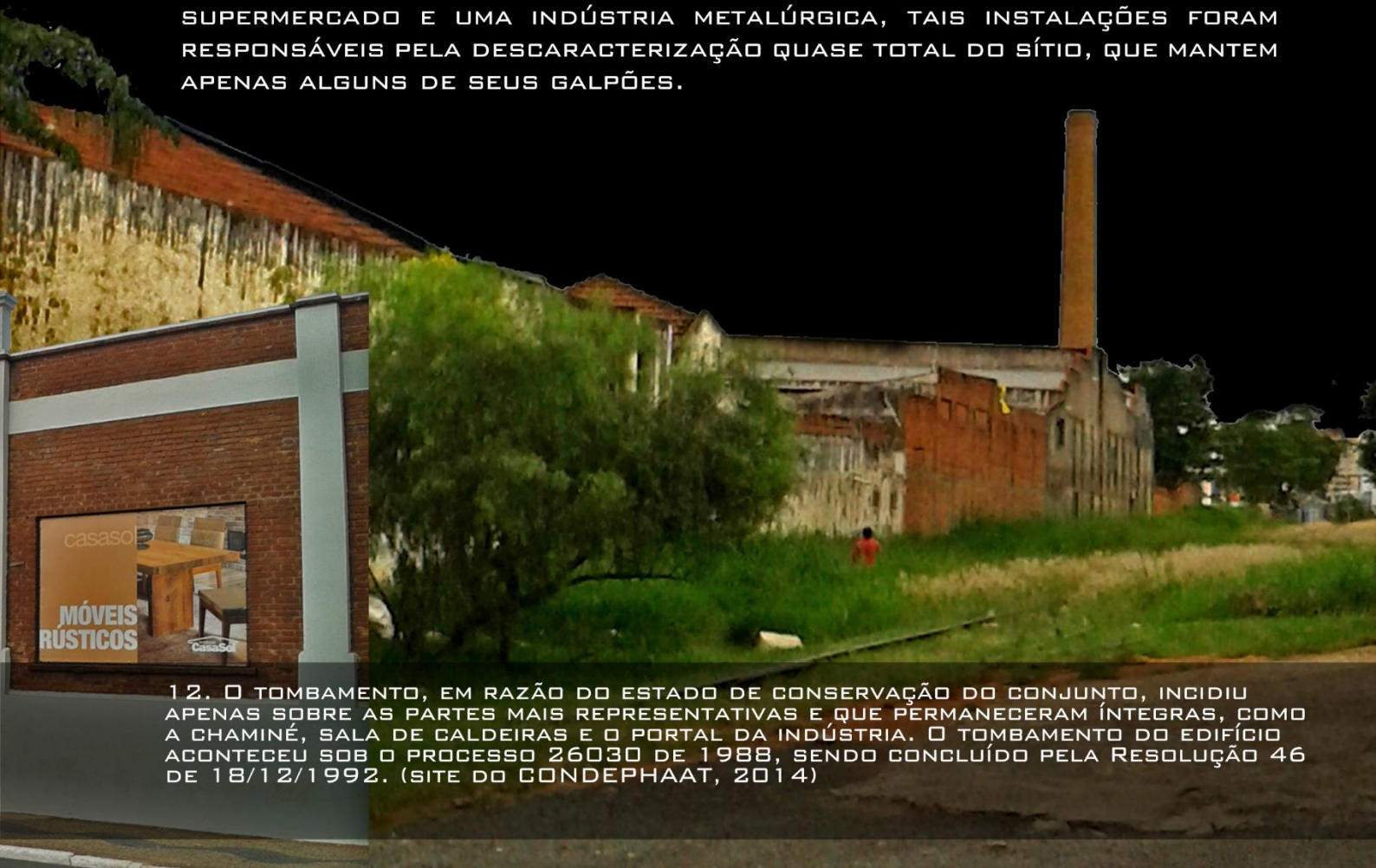




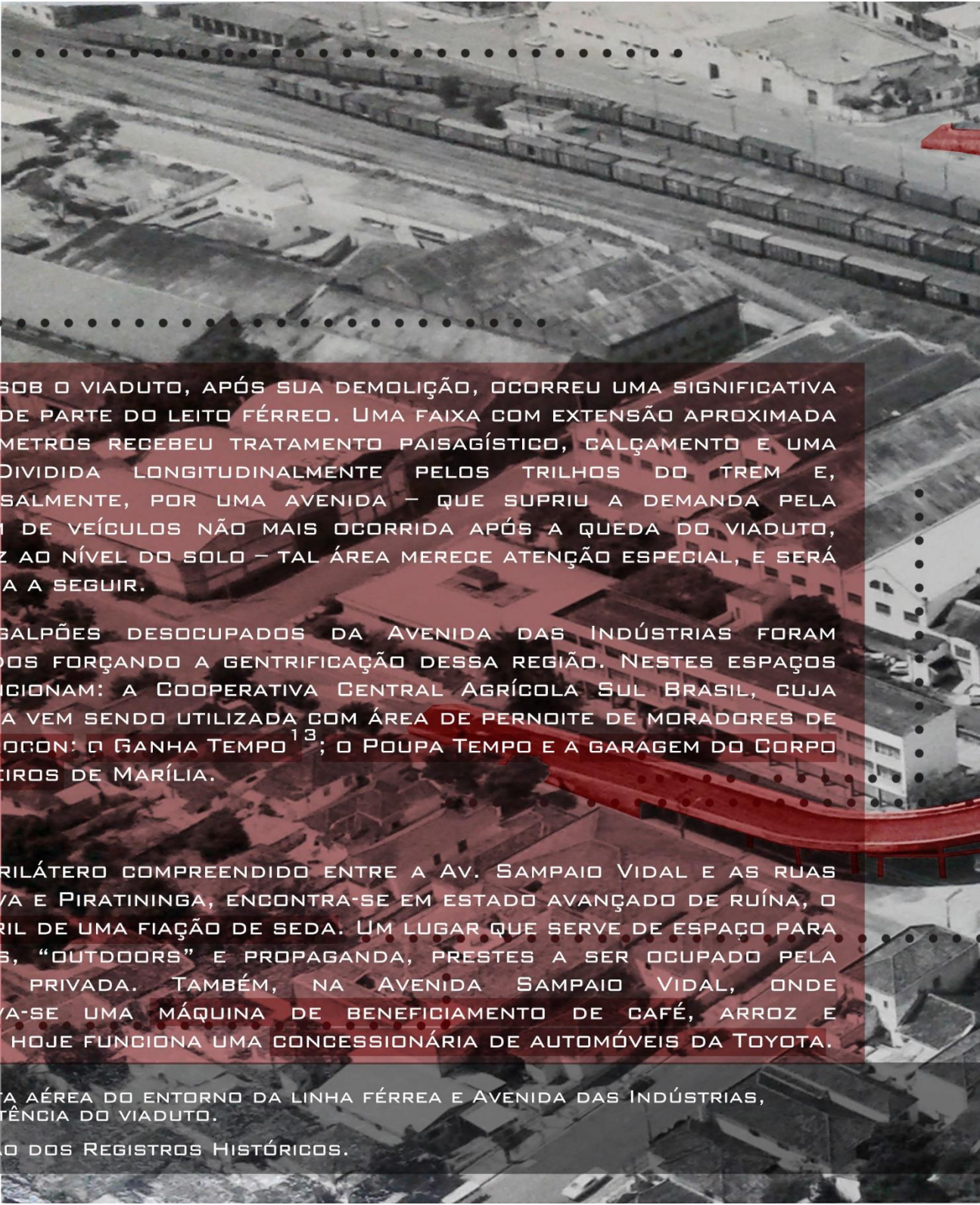
FIGURAS 28, 29 E 30. FOTOS DO ANTIGO PRÉDIO DA TERMELETRICA MATARAZZO QUE HOJE ABRIGA UMA BOATE; DA ANTIGA FACHADA DO COMPLEXO MATARAZZO, QUE HOJE ABRIGA UMA LOJA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO; E VESTIGIO DA ANTIGA SANBRA EM ÁREA MARGINALIZADA

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2014.

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, TOMBADO PELO CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO (CONDEPHAAT) EM 1992¹², FOI SEGMENTADO E PARCIALMENTE DEMOLIDO, HOJE ABRIGA UMA CASA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, UMA MADEIREIRA, UM HOTEL, UMA BOATE (NO EDIFÍCIO DA ANTIGA TERMOELÉTRICA E CHAMINÉ) E AS INSTALAÇÕES DO INSS. O COMPLEXO FABRIL DA INDÚSTRIA ZILLO COMPORTA HOJE EM SUAS ANTIGAS INSTALAÇÕES UM DEPÓSITO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, UM SUPERMERCADO E UMA INDÚSTRIA METALÚRGICA, TAIS INSTALAÇÕES FORAM RESPONSÁVEIS PELA DESCARACTERIZAÇÃO QUASE TOTAL DO SÍTIO, QUE MANTEM APENAS ALGUNS DE SEUS GALPÕES.



12. O TOMBAMENTO, EM RAZÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO CONJUNTO, INCIDIU APENAS SOBRE AS PARTES MAIS REPRESENTATIVAS E QUE PERMANECERAM ÍNTEGRAS, COMO A CHAMINÉ, SALA DE CALDEIRAS E O PORTAL DA INDÚSTRIA. O TOMBAMENTO DO EDIFÍCIO ACONTECEU SOB O PROCESSO 26030 DE 1988, SENDO CONCLUÍDO PELA RESOLUÇÃO 46 DE 18/12/1992. (SITE DO CONDEPHAAT, 2014)



NA ÁREA SOB O VIADUTO, APÓS SUA DEMOLIÇÃO, OCORREU UMA SIGNIFICATIVA REFORMA DE PARTE DO LEITO FÉRREO. UMA FAIXA COM EXTENSÃO APROXIMADA DE 600 METROS RECEBEU TRATAMENTO PAISAGÍSTICO, CALÇAMENTO E UMA FONTE. DIVIDIDA LONGITUDINALMENTE PELOS TRILHOS DO TREM E, TRANSVERSALMENTE, POR UMA AVENIDA – QUE SUPRIU A DEMANDA PELA PASSAGEM DE VEÍCULOS NÃO MAIS OCORRIDA APÓS A QUEDA DO VIADUTO, DESTA VEZ AO NÍVEL DO SOLO – TAL ÁREA MERECE ATENÇÃO ESPECIAL, E SERÁ EXPLANADA A SEGUIR.

MUITOS GALPÕES DESOCUPADOS DA AVENIDA DAS INDÚSTRIAS FORAM REFORMADOS FORÇANDO A GENTRIFICAÇÃO DESSA REGIÃO. NESTES ESPAÇOS HOJE FUNCIONAM: A COOPERATIVA CENTRAL AGRÍCOLA SUL BRASIL, CUJA COBERTURA VEM SENDO UTILIZADA COM ÁREA DE PERNOITE DE MORADORES DE RUA; O PROCON; O GANHA TEMPO¹³; O POUPA TEMPO E A GARAGEM DO CORPO DE BOMBEIROS DE MARÍLIA.

NO QUADRILÁTERO COMPREENDIDO ENTRE A AV. SAMPAIO VIDAL E AS RUAS CATANDUVA E PIRATININGA, ENCONTRA-SE EM ESTADO AVANÇADO DE RUÍNA, O SÍTIO FABRIL DE UMA FIAÇÃO DE SEDA. UM LUGAR QUE SERVE DE ESPAÇO PARA PICHAGENS, “OUTDOORS” E PROPAGANDA, PRESTES A SER OCUPADO PELA INICIATIVA PRIVADA. TAMBÉM, NA AVENIDA SAMPAIO VIDAL, ONDE LOCALIZAVA-SE UMA MÁQUINA DE BENEFICIAMENTO DE CAFÉ, ARROZ E ALGODÃO, HOJE FUNCIONA UMA CONCESSIONÁRIA DE AUTOMÓVEIS DA TOYOTA.

FIGURA 31. VISTA AÉREA DO ENTORNO DA LINHA FÉRREA E AVENIDA DAS INDÚSTRIAS, DURANTE A EXISTÊNCIA DO VIADUTO.

FONTE: COMISSÃO DOS REGISTROS HISTÓRICOS.



13. ESTE EDIFÍCIO DE SERVIÇOS CRIADO PELA PREFEITURA DE MARÍLIA ABRIGA DIVERSOS SETORES DO GOVERNO MUNICIPAL: PROTOCOLO GERAL, CADASTRO MOBILIÁRIO, ITBI, IPTU, VIGILÂNCIA SANITÁRIA, CERTIDÕES, DÍVIDA ATIVA, FISCALIZAÇÃO DE POSTURA, AS UNIDADES DO BANCO DO POVO, DA JUCESP (JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO) E DO BANCO DO BRASIL.



MARÍLIA - SP

- 1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- 2 ESPLANADA
- 3 PRAÇA MARIA IZABEL E IGREJA SÃO BENTO
- 4 TERMINAL URBANO (ANTIGAS CASAS DOS FERROVIÁRIOS)
- 5 ANTIGOS GALPÕES DE APOIO À FERROVIA (HOJE REFORMADOS)
- 6 PRIMEIRO TERMINAL RODOVIÁRIO INTERESTADUAL (HOJE TORRA-TORRA)
- 7 ANTIGOS GALPÕES INDUSTRIAIS (HOJE REFORMADOS E OCUPADOS)
- 8 RUÍNAS DA INDÚSTRIA FIAÇÃO MACUL
- 9 ANTIGO COMPLEXO DA CERVEJARIA ANTARCTICA
- 10 ANTIGO COMPLEXO DAS INDÚSTRIAS MATARAZZO
- 11 ANTIGA SANBRA
- 12 ANTIGO COMPLEXO DA INDÚSTRIAS ZILLO
- 13 ANTIGA INDÚSTRIA AILIRAM (HOJE NESTLÉ)
- 14 SEGUNDO TERMINAL RODOVIÁRIO INTERESTADUAL (HOJE UNIESP)

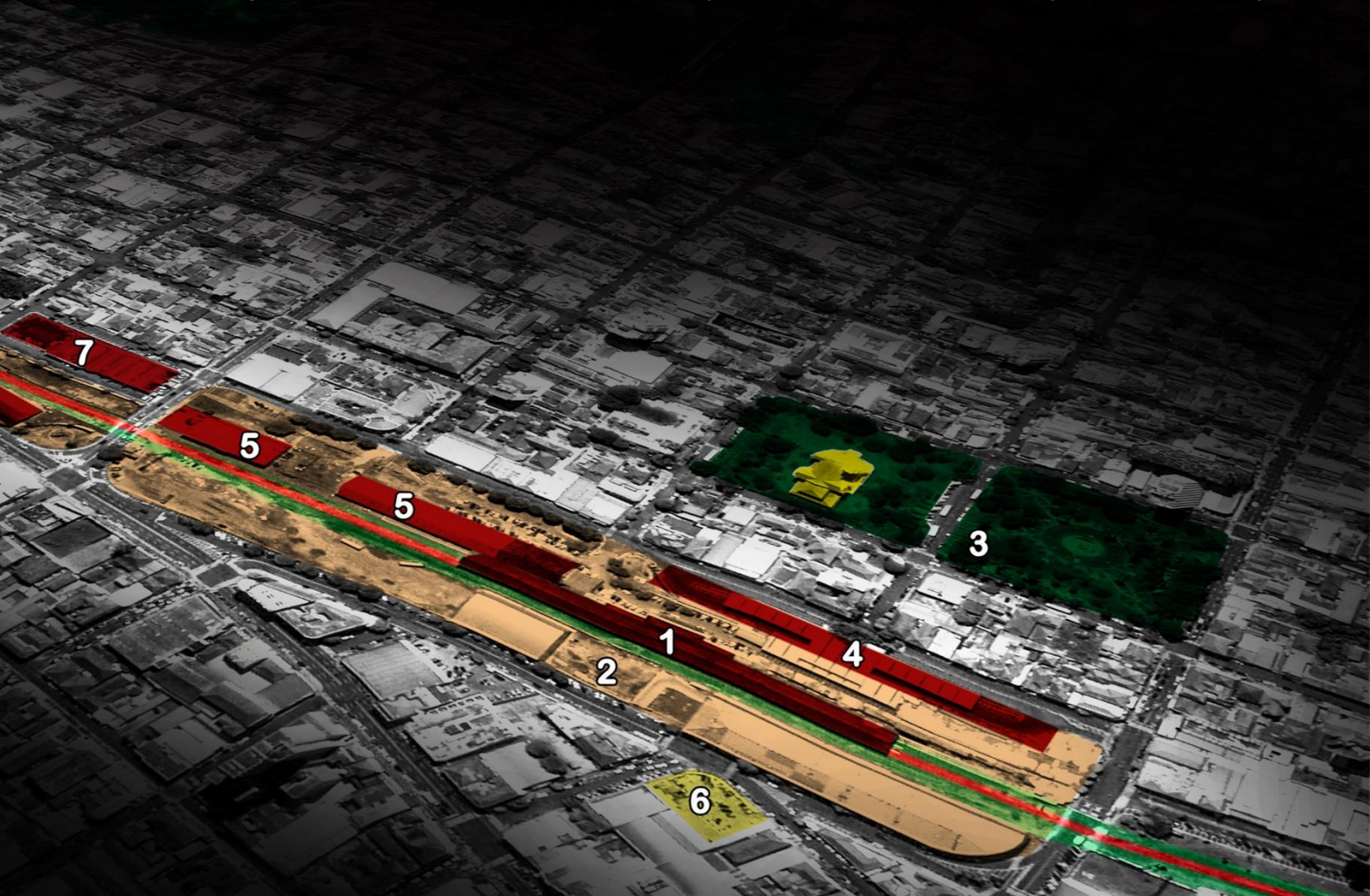




FIGURA 32. EDIFÍCIO DO POUPATempo E ANTIGOS GALPÕES AO LONGO DA AVENIDA DAS IDÚSTRIAS

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2014.

ASSIM, ENTENDE-SE QUE AS REFORMAS REALIZADAS PELO PODER PÚBLICO NO TRECHO DO ANTIGO VIADUTO TIVERAM UM CARÁTER DE VALORIZAÇÃO DO SOLO, MAS TAMBÉM, SÃO INICIATIVAS QUE BUSCAM GENTRIFICAR OS ESPAÇOS QUE RESTAM AO LONGO DO LEITO FÉRREO, MUITAS VEZES, À CUSTA DA DESCARACTERIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO E FABRIL.

AO MESMO TEMPO, SÃO RESPONSÁVEIS POR UM PROCESSO DE DEMOCRATIZAÇÃO URBANA QUE VEM OCORRENDO EM ALGUNS PERÍODOS E POR DIFERENTES FATORES. DURANTE O DIA, DIFERENTES CAMADAS DA POPULAÇÃO FREQUENTAM O POUPA TEMPO, O GANHA TEMPO E O PROCON. DURANTE A NOITE, GRAÇAS À CRIAÇÃO DE UMA FEIRA NOTURNA E AOS EVENTOS FESTIVOS – CULTURAIS, MUSICAIS E GASTRONÔMICOS – ORGANIZADOS TANTO PELO PODER PÚBLICO COMO PELA INICIATIVA PRIVADA, A BORDA DO LEITO FÉRREO É UTILIZADA COMO ESPAÇO EMINENTEMENTE PÚBLICO, FAMÍLIAS VEM PARA PASSEAR, SE ALIMENTAREM OU ADQUIRIREM PRODUTOS DIFERENCIADOS.



... FEIRA, ACONTECIMENTOS E ENCONTRO



FIGURA 33. FEIRA DO PÔR-DO-SOL ACONTECENDO NA AVENIDA DAS INDÚSTRIAS, ENTRE OS ANTIGOS GALPÕES E A LINHA FÉRREA.

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2014.

A FEIRA NOTURNA, INAUGURADA NO DIA 20 DE SETEMBRO DE 2007, RECEBEU O NOME FEIRA DO PÔR DO SOL E ACONTECE SEMANALMENTE ÀS QUINTAS-FEIRAS DAS 17H ÀS 22H NUM TRECHO DA AVENIDA DAS INDÚSTRIAS, AO LONGO DO LEITO FERROVIÁRIO. OS FEIRANTES INICIAM A MONTAGEM DE SUAS BARRACAS, A ORGANIZAÇÃO DE SEUS PRODUTOS, BEM COMO DAS MESAS E CADEIRAS PARA OS CLIENTES ÀS 16H, QUANDO A RUA É PARCIALMENTE INTERDITADA. DURANTE ESTE PERÍODO, A AVENIDA DAS INDÚSTRIAS DEIXA DE SER UMA VIA DE CARROS E É TOMADA POR PEDESTRES, TORNANDO-SE UM ESPAÇO PÚBLICO POR EXCELÊNCIA, ONDE PESSOAS DE DIFERENTES CLASSES SOCIAIS E NÍVEIS SOCIOECONÔMICOS SE ENCONTRAM.



APESAR DE TODOS OS COMERCIANTES MONTAREM SUAS BANCADAS OU ESTACIONAREM SEUS TRAILERS AO MESMO TEMPO, A DURAÇÃO DA FEIRA E SEU CONSUMO, PODE SER DIVIDIDA EM TRÊS PERÍODOS DISTINTOS, ONDE NO PRIMEIRO PREDOMINA O COMÉRCIO DE PRODUTOS DE HORTIFRUTIGRANJEIROS, QUE POR APRESENTAREM QUALIDADE SUPERIOR À ENCONTRADA NOS SUPERMERCADOS, SÃO MUITO PROCURADOS E LOGO ACABAM, ASSIM, OS FEIRANTES DESTE SETOR DEIXAM O RECINTO MAIS CEDO, EM TORNO DAS 19H;

FEIRA



FIGURA 34. FEIRA DO PÔR-DO-SOL ACONTECENDO NA AVENIDA DAS INDÚSTRIAS, ENTRE OS ANTIGOS GALPÕES E A LINHA FÉRREA.

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2015.



FIGURA 35. CLIENTES COMPRANDO HORTIFRUTIGRANJEIROS NO AQUI CHAMADO 1º PERÍODO DA FEIRA DO PÔR-DO-SOL

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2015.





O **SEGUNDO PERÍODO** PODE SER MARCADO PELA COMPRA DE ARTESANATOS E ALIMENTOS PARA LEVAR OU CONSUMIR NO LOCAL, COMO **PASTÉIS, CHURRASQUINHO, YAKISOBA, CHURROS, COMIDAS TÍPICAS BRASILEIRAS** ETC.



FIGURAS 36 E 37. DURANTE O **2º PERÍODO**, A FEIRA TORNA-SE MAIS FREQUENTADA E OS CLIENTES FAZEM FILAS PARA COMPRAR ALIMENTOS VARIADOS.

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR, 2014.

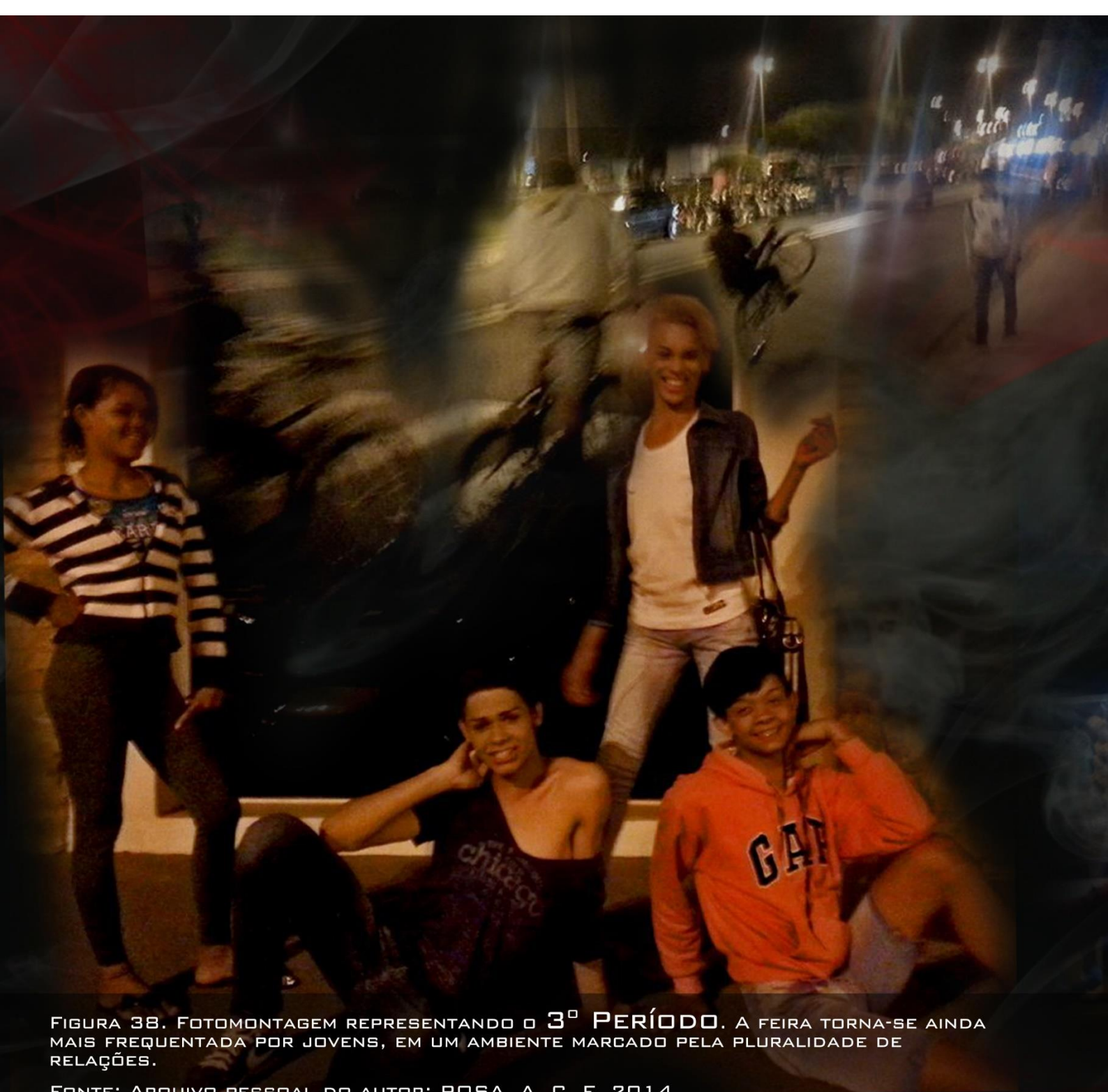


FIGURA 38. FOTOMONTAGEM REPRESENTANDO O 3º PERÍODO. A FEIRA TORNA-SE AINDA MAIS FREQUENTADA POR JOVENS, EM UM AMBIENTE MARCADO PELA PLURALIDADE DE RELAÇÕES.

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR; ROSA, A. G. F, 2014.



JÁ O TERCEIRO PERÍODO, É MARCADO PELA PRESENÇA DOS SARAUS “ESPERANDO O SAGI”, ORGANIZADOS PELA OFICINA CULTURAL TARSILA DO AMARAL, QUE REÚNE GRUPOS DE FREQUENTADORES, EM SUA MAIORIA JOVENS DE BAIROS DISTANTES DA CIDADE, QUE CHEGAM DE BICICLETA OU ÔNIBUS, OCUPANDO A ÁREA PARA DESFRUTAR OS ÚLTIMOS MOMENTOS DA NOITE ANTES DE RETORNAREM A SUAS CASAS. REÚNEM-SE, ALI, ENTRE AMIGOS PARA DIVERTIR-SE. OS JOVENS SENTAM-SE NOS TRILHOS DO TREM E IMEDIAÇÕES PARA CONVERSAR, FLERTAR, OUVIR, TOCAR E DESFRUTAR DE MÚSICA E POESIA.



EVENTOS



DEVIDO A SUAS CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS, COMO O GRAMADO E CALÇAMENTO EM PETIT-PAVÉ QUE RECOBRE TODA A EXTENSÃO COMPREENDIDA ENTRE A AMPLA AVENIDA SAMPAIO VIDAL E A AVENIDA DA INDÚSTRIAS, ESTA ÁREA CENTRAL DA CIDADE É CAPAZ DE COMPORTAR UMA GRANDE QUANTIDADE DE PESSOAS. APROVEITANDO-SE DESTES ATRIBUTOS, O PODER PÚBLICO VEM ESCOLHENDO-A PARA SEDIAIR UMA SÉRIE DE EVENTOS FESTIVOS. SHOWS MUSICAIS E OUTROS EVENTOS VEM REUNINDO UM PÚBLICO MÉDIO DE 10 MIL PESSOAS, PODENDO SER CITADOS: O SHOW ANUAL EM COMEMORAÇÃO AO ANIVERSÁRIO DE MARÍLIA, QUE NO ANO DE 2014 CONTOU COM A PRESENÇA DE UMA FAMOSA DUPLA SERTANEJA; A VIRADA CULTURAL PAULISTA, QUE CONTOU COM A PRESENÇA DE UMA SÉRIE DE ATRAÇÕES MUSICAIS, ARTÍSTICAS E CULTURAIS; ALÉM DE SHOWS BENEFICENTES COMO A FESTA ITALIANA DE MARÍLIA, QUE ENCONTRA-SE NA 9ª EDIÇÃO E CONTA COM COMIDAS, APRESENTAÇÕES E DANÇAS TÍPICAS; E O ARRASTÃO DA SAÚDE, REALIZADO POR MOTIVO DO 85º ANIVERSÁRIO DA SANTA CASA DA MISERICÓRDIA, NO ANO DE 2014.





FIGURAS 39 E 40. FOTO DE UM PALCO COM TELÃO SENDO MONTADO NO ESPAÇO ENTRE A AV. SAMPAIO VIDAL E A AV. DAS INDÚSTRIAS, PARA O SHOW MUSICAL DO 85º ANIVERSÁRIO DA CIDADE DE MARÍLIA; (NO TELÃO) FOTO DE UMA BANDA APRESENTANDO-SE DURANTE A VIRADA CULTURAL PAULISTA DE 2014.

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DO AUTOR.

EVENTOS



FIGURA 41. FOTO DA DUPLA SERTANEJA ZEZE DI CAMARGO & LUCIANO SE APRESENTANDO NO PALCO MONTADO ENTRE A AVENIDA DAS INDÚSTRIAS E A AVENIDA SAMPAIO VIDAL. O EVENTO, EM COMEMORAÇÃO AO 85º ANIVERSÁRIO DA CIDADE REUNIU APROXIMADAMENTE 10 MIL PESSOAS

FONTE: ARQUIVO DO JORNAL DIÁRIO DE MARÍLIA, 2014.

NO ENTANTO, ESTES SÃO EVENTOS ESPORÁDICOS E NÃO PODEM SER TOMADOS COMO REGRA DO COMPORTAMENTO DURANTE AS NOITES E MADRUGADAS DOS OUTROS DIAS DA SEMANA, QUANDO TANTO A ANTIGA GARE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, QUANTO AS ADJACÊNCIAS DA FERROVIA SÃO OCUPADAS POR USOS MARGINAIS, ONDE PODEM SER OBSERVADOS PROSTITUTAS E MICHÊS, MORADORES DE RUA DORMINDO, OCORRÊNCIAS DE TRÁFICO E UTILIZAÇÃO DE DROGAS, PICHADORES E REGISTROS DE ASSALTOS.

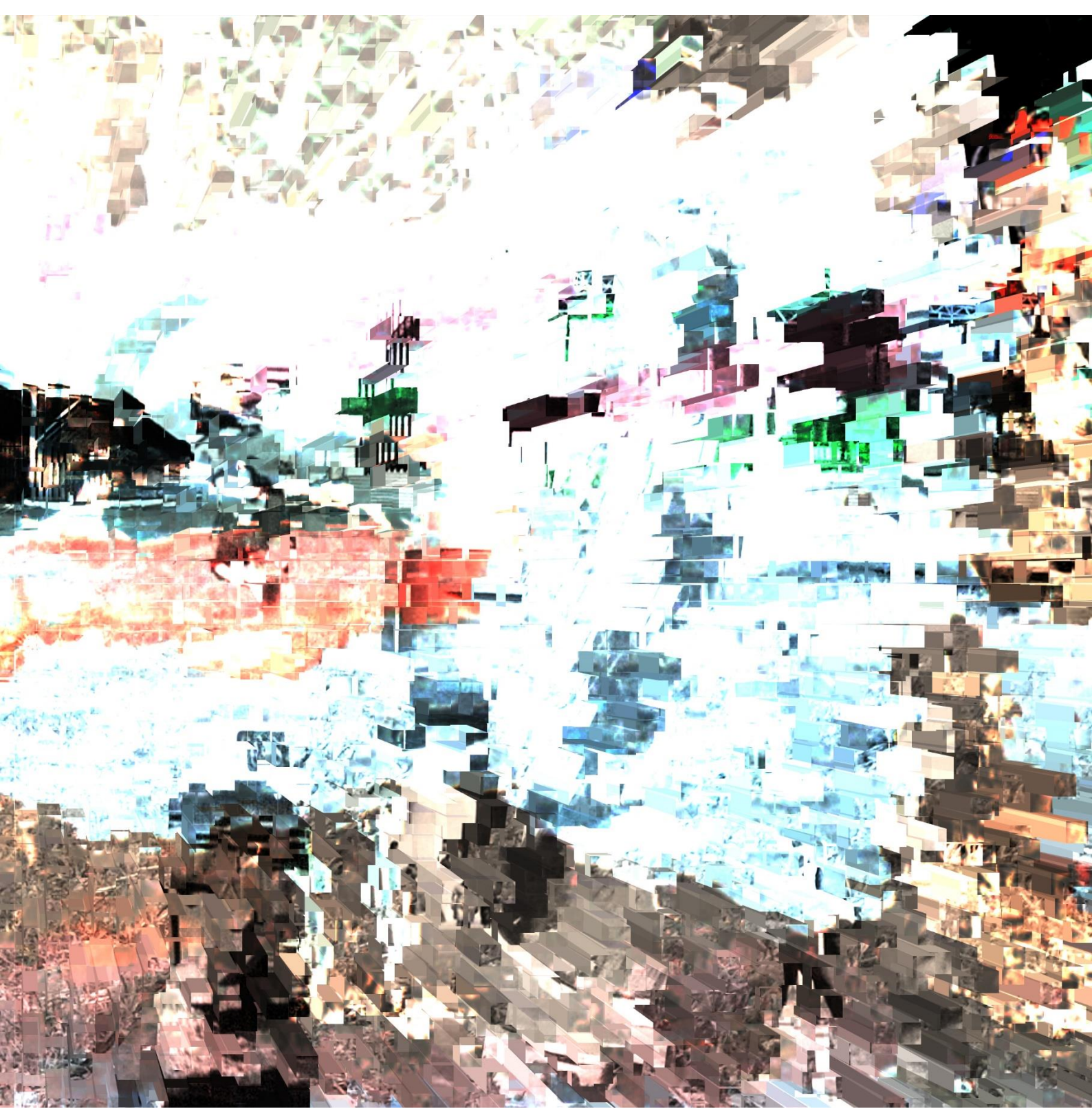
APESAR DA POSSIBILIDADE DE CERTA DEMOCRATIZAÇÃO EM DETERMINADAS SITUAÇÕES, ESTES SÃO ESPAÇOS QUE SE DESENVOLVEM À MARGEM DO REGULAMENTADO PADRÃO E, ATÉ O PRESENTE MOMENTO, SE APRESENTAM COMO AMBIENTES DE INFORMALIDADE, DO CONFRONTO, DA RUPTURA, UM TERRITÓRIO-OUTRO (CLÈMENT, 2007). NESSA MEDIDA SE CARACTERIZAM, JUSTAMENTE PELA SURPRESA E PELA IMPOSSIBILIDADE DE FORMATAÇÃO DE UMA FIXEZA DE PADRÕES.

AS CONSIDERAÇÕES QUE PODEMOS TECER, NESSE SENTIDO, SÃO DAS QUALIDADES QUE PUDEMOS ENCONTRAR NESSE TERRITÓRIO DOS “OUTROS”, AS QUAIS PODEM SER SEMENTES PARA REFLETIRMOS SOBRE ESPAÇOS ABERTOS PARA DIFERENTES POSSIBILIDADES NA CIDADE, DE TROCAS E CONVÍVIO SOCIAL (DE ALMEIDA, 2014, P. 02). A TAREFA, NESSE CASO, PARA OS ARQUITETOS É DE COMO LIDAR COMO ESSE APRENDIZADO PROCURANDO VER, NOS MEANDROS DESSAS NOVAS RELAÇÕES, PROJETOS QUE SEJAM MAIS FLEXÍVEIS E ADAPTÁVEIS ÀS MUDANÇAS E DESEJOS DA POPULAÇÃO EM GERAL, UM DESAFIO QUE TENTAMOS ESBOÇAR AQUI, A SEGUIR.



An aerial photograph of a city, likely Rio de Janeiro, showing a dense urban landscape with a mix of greenery and buildings. A prominent red banner is overlaid across the center of the image, containing white text. The text is arranged in four lines: "... UMA AMÁLGAMA", "EXTRAORDINÁRIA", "DE", and "RELAÇÕES".

**... UMA AMÁLGAMA
EXTRAORDINÁRIA
DE
RELAÇÕES**



ENTENDEMOS QUE A CIDADE DE MARÍLIA MUITO DEVE SUA HISTÓRIA AO MOMENTO VIVIDO NO ESTADO DE SÃO PAULO A PARTIR DA DÉCADA DE 1930, QUE TROUXE GRANDES OPORTUNIDADES PARA AS NOVAS CIDADES DO INTERIOR. DESTAS, QUE ALAVANCARAM A CIDADE E A FIZERAM PROGREDIR NUM RITMO ACELERADO, DESTACAM-SE A FERROVIA, QUE FOI UM MODAL DE TRANSPORTE DE CARGAS E PESSOAS ESSENCIAL PARA A ÉPOCA; A CAFEICULTURA, CUJA CRISE FOI TARDIAMENTE SENTIDA NO OESTE PAULISTA; AS INDÚSTRIAS DE BENEFICIAMENTO E; POR FIM, O PENSAMENTO EMPREENDEDOR DOS INVESTIDORES E DONOS DE NEGÓCIOS ATUANTES NA CIDADE, QUE EM PERÍODO DE CRISE DIVERSIFICARAM SUA PRODUÇÃO E REESTRUTURARAM AS BASES ECONÔMICAS.

DO PONTO DE VISTA DAS ATIVIDADES SOCIOECONÔMICAS PRESENTES NA CIDADE DESDE SUAS ORIGENS, PODE-SE DESTACAR O COMÉRCIO DE RUA, QUE INICIALMENTE TINHA INTRÍNSECA RELAÇÃO COM A FERROVIA E, HOJE, UMA RELAÇÃO VELADA. ORA, NO FORMATO DE FEIRA LIVRE E SEUS DIVERSOS PONTOS E HORÁRIOS DE OCORRÊNCIA PELA CIDADE; ORA, ATRAVÉS DOS VAGÕES-ARMAZÉM DA CIA. PAULISTA E, POSTERIORMENTE, EXTINTOS PELA FEPASA AO FIM DA DÉCADA DE 1970; ESTA MODALIDADE SEMPRE FEZ PARTE DO COTIDIANO DA POPULAÇÃO.

An aerial photograph of a city, likely São Paulo, showing a dense urban landscape. The image is heavily stylized with a red and orange color overlay, particularly in the lower half. The top half shows a more detailed view of buildings and infrastructure, while the bottom half is more abstract and textured. The text is overlaid on the lower half of the image.

A OBSOLESCÊNCIA DA FERROVIA TROUXE CONSIGO A DESCARACTERIZAÇÃO DE GRANDE PARTE DO PANORAMA URBANO E, CONSEQUENTEMENTE, DAS INTERAÇÕES HUMANAS NA ÁREA CENTRAL, OCORRIDA POR MEIO DE REFORMAS; DEMOLIÇÕES; FECHAMENTO DE EDIFÍCIOS, NO CASO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA; OU AINDA, ESTADO DE RUÍNA. ATUALMENTE, POPULAÇÕES MARGINALIZADAS VÊM OCUPADO ESTES SÍMBOLOS PASSADOS DO CENTRO DA CIDADE E PASSANDO QUASE DESAPERCEBIDAS, QUANDO NÃO TEMIDAS, PELO RESTANTE DA POPULAÇÃO.

OS ACONTECIMENTOS ACIMA NO ENTANTO, POUCO AFETARAM A RELAÇÃO DO MARILIENSE COM AS FEIRAS, ESTANDO ESTAS AINDA MUITO PRESENTES NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO E; ALÉM DISSO, OCUPANDO AS ÁREAS ADJACENTES À FERROVIA OU PROXIMIDADES.

COM BASE NESSES ASPECTOS CITADOS, PRETENDE-SE INTERVIR CONSTRUTIVAMENTE NESTES ESPAÇOS E ATIVIDADES RELACIONADAS À LINHA FÉRREA E A FEIRA, PARA QUE AS DIVERSAS CAMADAS DA POPULAÇÃO, QUE USUFRUAM DESTES LUGARES PREENHES DE CULTURA, SEJAM CONTEMPLADAS, DE MODO A POTENCIALIZAR AS ATIVIDADES E O PRÓPRIO SENTIDO DE LUGAR, PARA ESTAS.

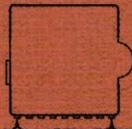
ISOMETRIC SECTION

TYPE 200 CRANE
showing space/relationship

DIAGRAMATIC AXONOMETRIC showing construction of basic and specialised units, lift panel range and jacked support structure
showing type A with terrace extension shown
SCALE 1/4"=1'-0"



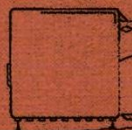
storage (permanent & adjustable) sliding window



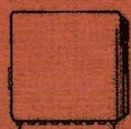
permanent window sliding window



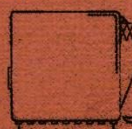
variable configuration of entire section with ballast area, translucent roof panels and sliding shutters



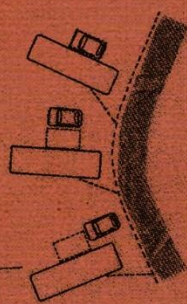
variable configuration of entire section with ballast area, translucent roof panels and sliding shutters



variable configuration of entire section with ballast area, translucent roof panels and sliding shutters



variable configuration of entire section with ballast area, translucent roof panels and sliding shutters



glazed panels

external door

internal door

solid panel

basic unit

permanent

bracing

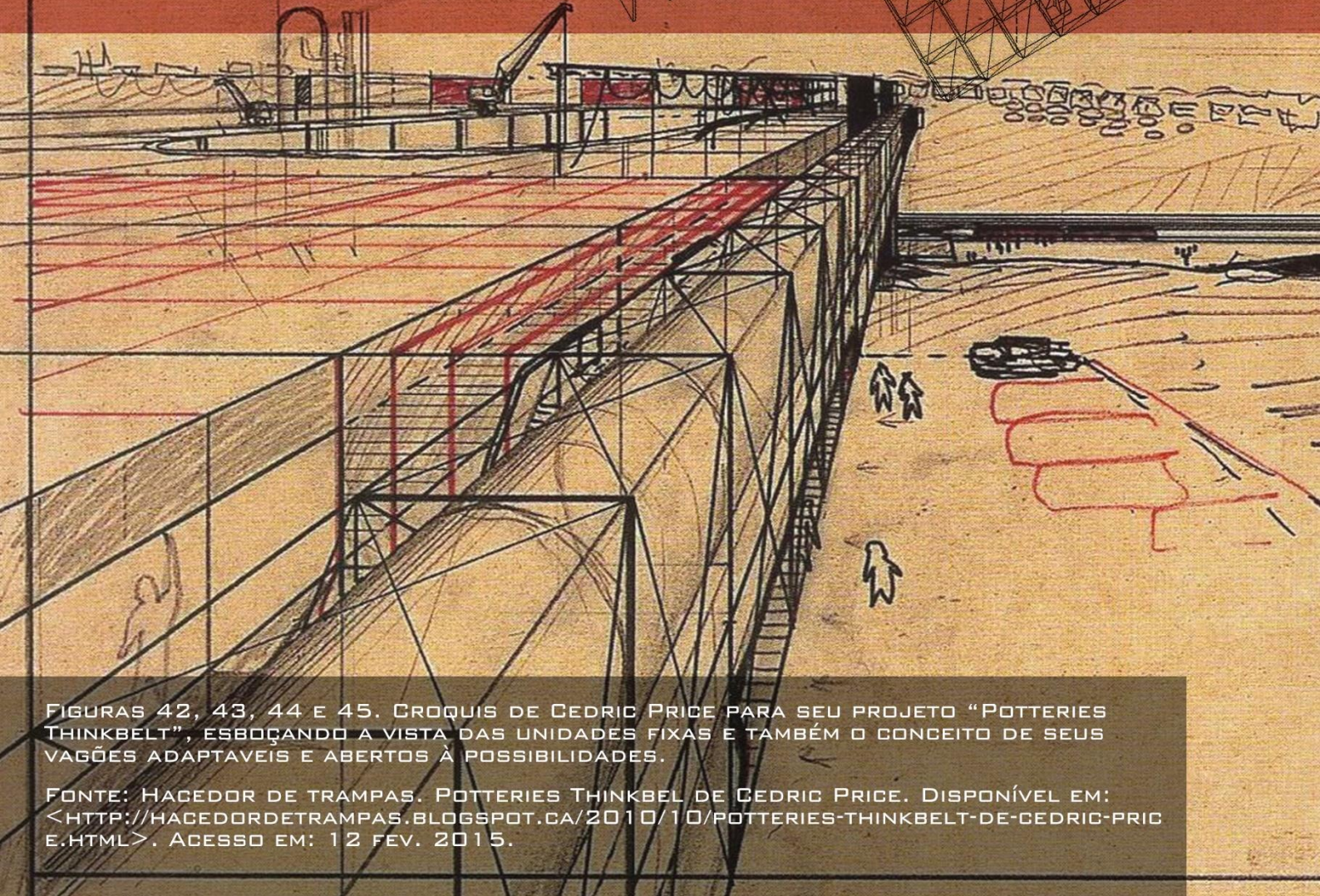
panels on 2

sides

additive storage units

access unit

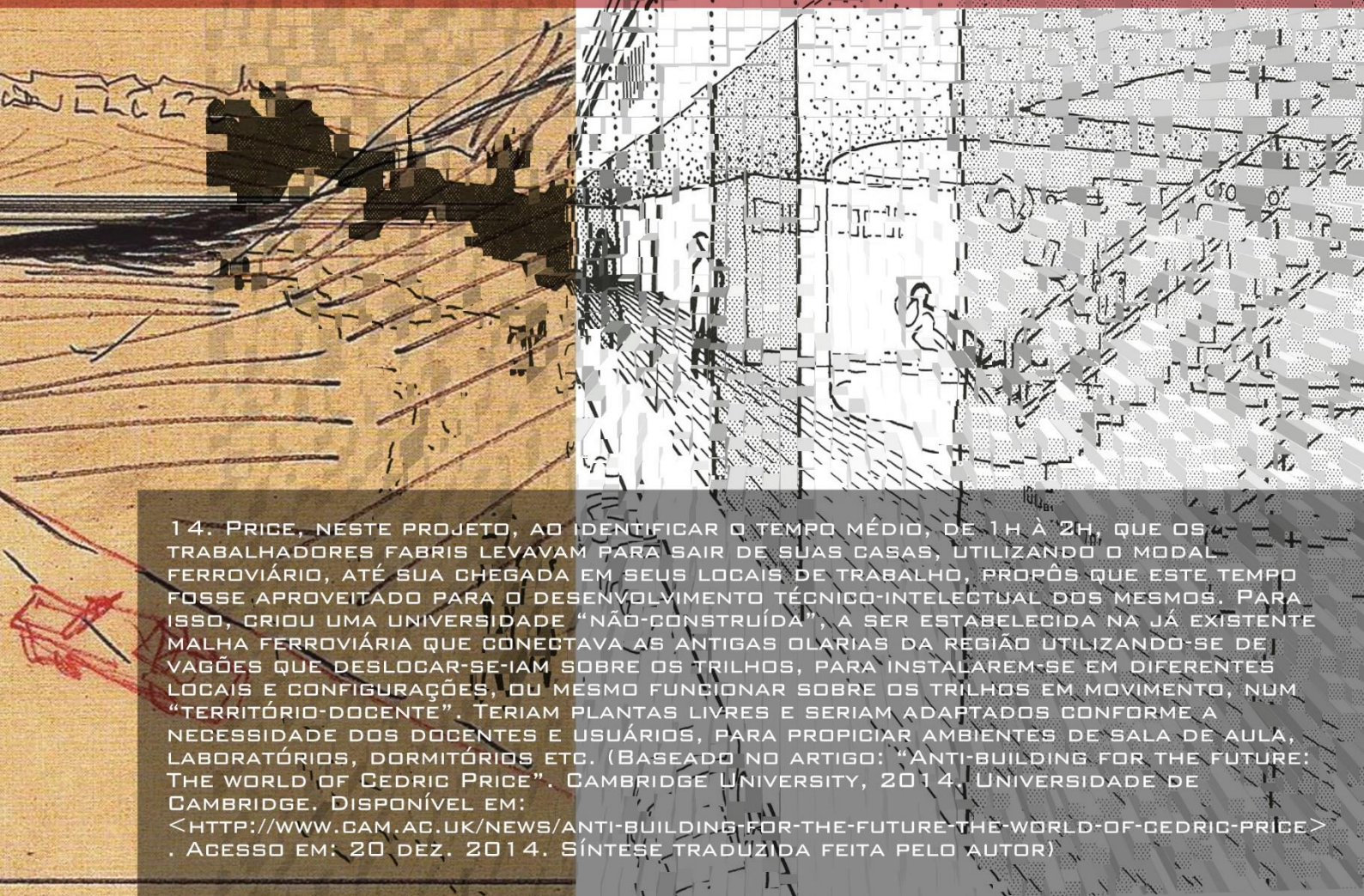
wet service unit



FIGURAS 42, 43, 44 e 45. CROQUIS DE CEDRIC PRICE PARA SEU PROJETO "POTTERIES THINKBELT", ESBOÇANDO A VISTA DAS UNIDADES FIXAS E TAMBÉM O CONCEITO DE SEUS VAGÕES ADAPTAVEIS E ABERTOS À POSSIBILIDADES.

FONTE: HAGEDOR DE TRAMPAS. POTTERIES THINKBELT DE CEDRIC PRICE. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://HACEDORDETRAMPAS.BLOGSPOT.CA/2010/10/POTTERIES-THINKBELT-DE-CEDRIC-PRICE.HTML](http://hacedordetrampas.blogspot.ca/2010/10/potteries-thinkbelt-de-cedric-price.html)>. ACESSO EM: 12 FEV. 2015.

COM BASE NESTA PREOCUPAÇÃO, O PROJETO “THE POTTERIES THINKBELT” DO ARQUITETO INGLÊS CEDRIC PRICE FOI TOMADO COMO REFERÊNCIA CONCEITO-PROJETUAL¹⁴. SEM LEVARMOS EM CONTA O CARÁTER EDUCATIVO DO “THINKBELT”, O DESAFIO PROJETUAL CONSISTE, AQUI, EM RESGATAR A IDEIA DO COMBOIO-ARQUITETURA DE PRICE, RELIDA A PARTIR DOS VAGÕES-ARMAZÉM UM DIA JÁ EXISTENTES AO LONGO DA HISTÓRIA DE MARÍLIA, BUSCANDO UMA RE-APROPRIAÇÃO DO SEU SENTIDO PARA AS POSSIBILIDADES ATUAIS, TRANSFORMANDO-OS NUM EQUIPAMENTO URBANO. ASSIM, APRESENTA-SE AQUI O PROJETO DE UM VAGÃO MULTIUSO, COMO UM CONTENTOR ITINERANTE DE INFORMAÇÃO, UMA EXPERIMENTAÇÃO QUE POTENCIALIZARIA AS ATIVIDADES ENCONTRADAS AO LONGO DA LINHA FÉRREA, COMO A FEIRA-LIVRE E OS EVENTOS MUSICAIS E CULTURAIS.



14. PRICE, NESTE PROJETO, AO IDENTIFICAR O TEMPO MÉDIO, DE 1H À 2H, QUE OS TRABALHADORES FABRIS LEVAVAM PARA SAIR DE SUAS CASAS, UTILIZANDO O MODAL FERROVIÁRIO, ATÉ SUA CHEGADA EM SEUS LOCAIS DE TRABALHO, PROPÔS QUE ESTE TEMPO FOSSE APROVEITADO PARA O DESENVOLVIMENTO TÉCNICO-INTELLECTUAL DOS MESMOS. PARA ISSO, CRIOU UMA UNIVERSIDADE “NÃO-CONSTRUÍDA”, A SER ESTABELECEIDA NA JÁ EXISTENTE MALHA FERROVIÁRIA QUE CONECTAVA AS ANTIGAS OLARIAS DA REGIÃO UTILIZANDO-SE DE VAGÕES QUE DESLOCAR-SE-ÍAM SOBRE OS TRILHOS, PARA INSTALAREM-SE EM DIFERENTES LOCAIS E CONFIGURAÇÕES, OU MESMO FUNCIONAR SOBRE OS TRILHOS EM MOVIMENTO, NUM “TERRITÓRIO-DOCENTE”. TERIAM PLANTAS LIVRES E SERIAM ADAPTADOS CONFORME A NECESSIDADE DOS DOCENTES E USUÁRIOS, PARA PROPICIAR AMBIENTES DE SALA DE AULA, LABORATÓRIOS, DORMITÓRIOS ETC. (BASEADO NO ARTIGO: “ANTI-BUILDING FOR THE FUTURE: THE WORLD OF CEDRIC PRICE”. CAMBRIDGE UNIVERSITY, 2014. UNIVERSIDADE DE CAMBRIDGE. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.CAM.AC.UK/NEWS/ANTI-BUILDING-FOR-THE-FUTURE-THE-WORLD-OF-CEDRIC-PRICE](http://www.cam.ac.uk/news/anti-building-for-the-future-the-world-of-cedric-price)> . ACESSO EM: 20 DEZ. 2014. SÍNTESE TRADUZIDA FEITA PELO AUTOR)

TODAVIA, COMO PENSAR UM NOVO OBJETO AO PARTIR DE UM OBJETO JÁ EXISTENTE, O QUAL JÁ SE SABE PUBLICAMENTE A FORMA. AFINAL, UM VAGÃO DE TREM É O QUE É; JÁ EXISTE UM CONSENSO NORMATIVO OU IMAGÉTICO A RESPEITO DAS CARACTERÍSTICAS DE UM TREM E SEUS VAGÕES. COMO SUBVERTE-LAS AFIM DE CRIAR UM PROJETO DIFERENTE DE UM VAGÃO COMUM? POR APROXIMAÇÃO, ANALOGIAS POSSÍVEIS PODEM SER ALUDIDAS A PARTIR DE UMA ANÁLISE FEITA POR PIGNATARI, 2004¹⁵.

INTERSEMIOTICAMENTE, PARA QUE SEJA CRIADO UM NOVO VAGÃO DE TREM, DEVERÍAMOS PARTIR, NUM PRIMEIRO MOMENTO, DA IMAGEM PRÉ-ESTIPULADA DE VAGÃO QUE HABITA NOSSA MENTE.

NO ENTANTO, UM TREM NÃO É FEITO APENAS DE UM SÓ VAGÃO E SIM DE UMA COMPOSIÇÃO DELES, ENTÃO, ALÉM DE PENSAR O VAGÃO, DEVERIA TAMBÉM SER PENSADO O COMBOIO E SEUS IMAGINÁRIOS¹⁶.

15. NO TRECHO ONDE PIGNATARI TRANSCREVE A IDEIA DE RIETVELD SOBRE O PROJETO DE SUA NOVA CADEIRA:

ESTA NÃO É UMA CADEIRA, APENAS: É UM PENSAMENTO. É UMA CADEIRA PENSANDO A CADEIRA, ASPIRANDO A SER TODAS AS CADEIRAS POSSÍVEIS, A CADEIRA, A IDEIA DE CADEIRA E DAS CADEIRAS. (RIETVELD, 1917)

16. NESTE MOMENTO, A SEMIÓTICA PIERCIANA EM SEU SIGNIFICADO PRIMEIRO, COMO O ESTUDO DOS SIGNOS E SUAS TRÊS MODALIDADES DE APREENSÃO DE TODO E QUALQUER FENÔMENO, OU SEJA, A PRIMEIRIDADE, SECUNDIDADE E TERCEIRIDADE (SANTAELLA, 2003), FOI IMPORTANTE, POIS O PROCESSO CRIATIVO TEVE INÍCIO A PARTIR DE UMA SÉRIE ASSOCIAÇÕES SIMBÓLICAS, INDICIAIS E ICÔNICAS.

DA PROJEÇÃO DO VÍDEO DE UMA COBRA RASTEJANDO NUM DESERTO, DURANTE UM PROGRAMA DE UMA DETERMINADA EMISSORA DE TELEVISÃO (1), OBTIVE-SE A IMAGEM IMEDIATA DE UM COMBOIO DE TREM “SERPENTEANDO” UMA PAISAGEM (2), TAL COMO A COBRA DO TELEVISOR. TOMAMOS AQUI, ENTÃO, O COMBOIO DE TREM COMO A COBRA EM SUA UNIDADE (3), ONDE A LOCOMOTIVA SERIA A CABEÇA (4) E, SUAS PARTES POSTERIORES, OS VAGÕES CONECTADOS (5). UMA VEZ QUE O FUNCIONAMENTO DE UMA COMPOSIÇÃO TREM-VAGÕES JÁ É CONHECIDO (6), PARTIU-SE PARA A COMPREENSÃO DO FUNCIONAMENTO DE UMA COBRA QUALQUER (7). PARA ISSO, PROCUROU-SE COMPREENDER A CONFIGURAÇÃO ANATÔMICA, QUE CONSISTE BASICAMENTE EM UM CRÂNIO/MANDÍBULA + COLUNA VERTEBRAL (EIXO LONGITUDINAL) + COSTELAS (EIXO TRANSVERSAL) + ÓRGÃOS INTERNOS + PELE (8).

FAZENDO UMA ANALOGIA ENTRE CADA PARTE DE UMA COBRA E SEU POSSÍVEL CORRESPONDENTE EM UM TREM, TEMOS: CRÂNIO/MANDÍBULA = LOCOMOTIVA; COLUNA VERTEBRAL = VAGÕES + ENGATES; COSTELAS = ESTRUTURA DE FECHAMENTO LATERAL; ÓRGÃOS INTERNOS = MOTOR(ES); PELE = VEDAÇÃO.

PROJETO PARA: TREM MULTIUSO ARTICULADO

LOCOMOTIVA SJ-X2000

PRANCHA-VAGÃO

ESTRUTURA

INFRAESTRUTURA

SUPERFÍCIE EXTENSORA

FECHAMENTO LONGITUDINAL

COMPONENTES

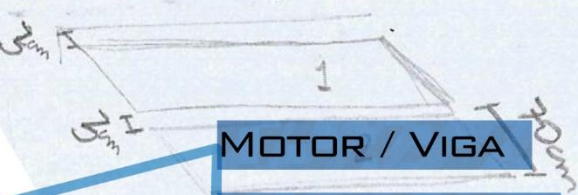
MOTORES

ARTICULAÇÕES

BRAÇOS

19 barras

FIGURAS 46 E 47. ORGANOGRAMA DO DESENVOLVIMENTO DO PROJETO E SEUS CONTEÚDOS;
CROQUIS DE ESTUDO DO PROJETO (AO FUNDO).
FONTE: PRODUZIDOS PELO AUTOR, 2015.



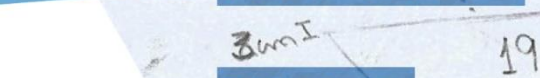
MOTOR / VIGA



SUPORTE / VIGA



VIGA / VAGÃO



ENERGIA



ARMAZENAMENTO



MOBILIÁRIO

CADEIRAS

BANCOS



ENCAIXES



ESPAÇOS P/ COOLER



SULCOS P/ VEDAÇÃO



ENRIJECIMENTO



FURAÇÕES



VEDAÇÃO

TOPO PAINÉIS SOLARES 95 WP

LATERAL LONA ETFE (EDEN PROJECT)

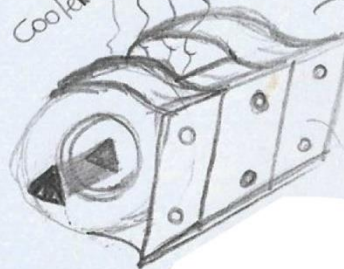


LEDs

18 espaços internos = 36 cm
2 externos = 4 cm

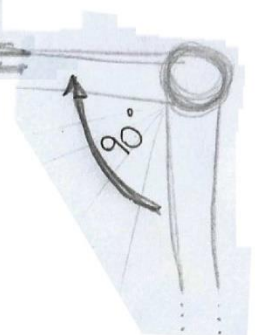
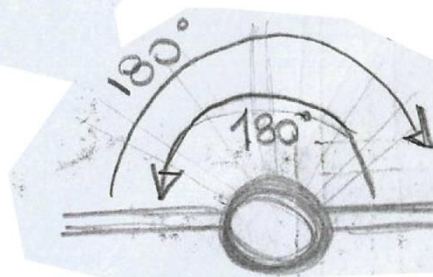
Cada módulo deve ter
entre 60 e 90 cm

cooler



Servo Motor
embutido

chapa p/ fixação do
braco



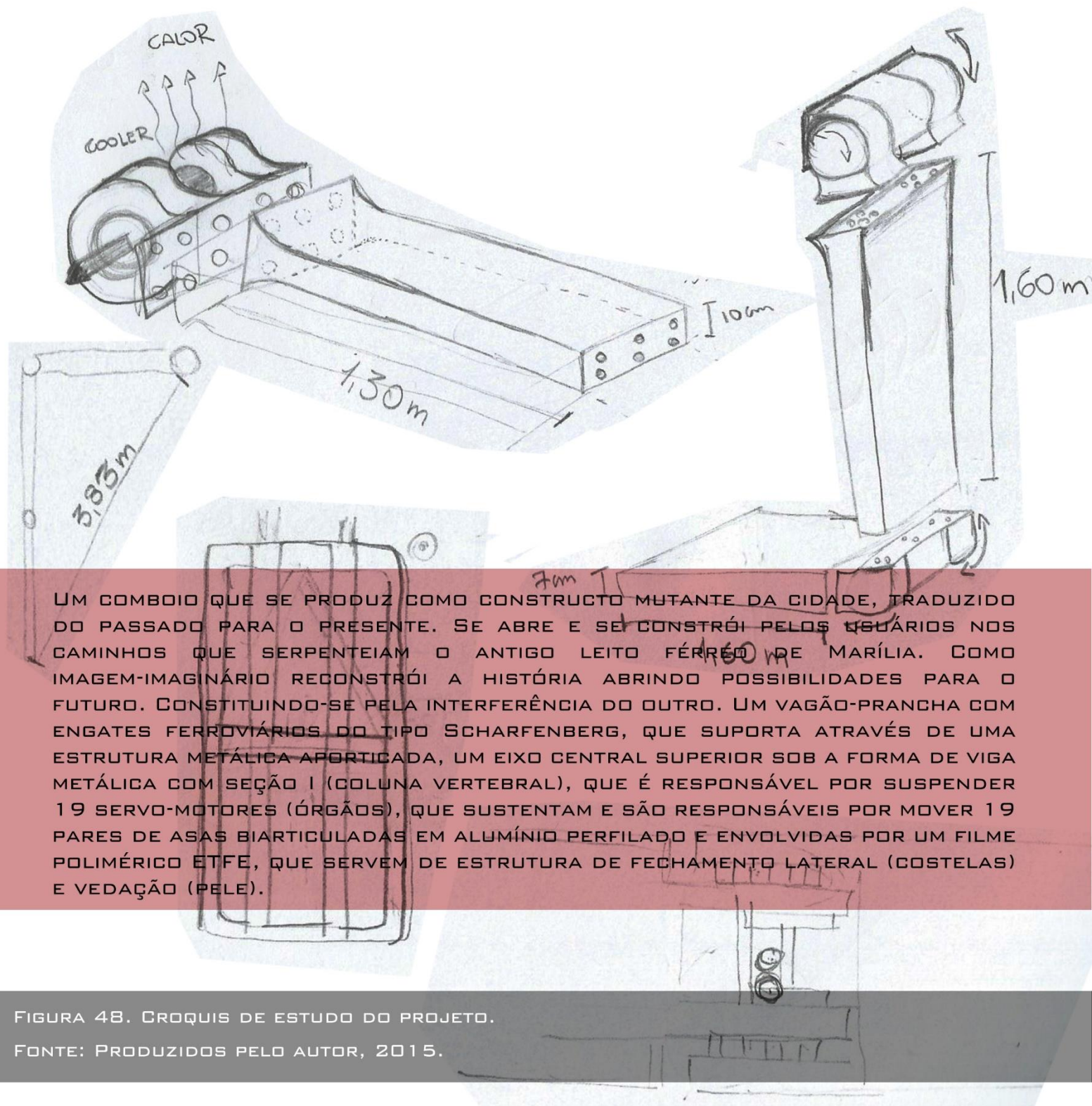


FIGURA 48. CROQUIS DE ESTUDO DO PROJETO.

FONTE: PRODUZIDOS PELO AUTOR, 2015.

O VAGÃO-PRANCHA CONTA AINDA COM UM PISO SUSPENSO EM STEEL DECK, QUE ABRIGA PLATAFORMAS DESLIZANTES, TAMBÉM EM STEEL DECK, DOTADAS DE UMA ESCADA, DE MODO A ESTENDER A ÁREA ÚTIL DE PISO DO VAGÃO E PROMOVER O ACESSO A SEUS USUÁRIOS.

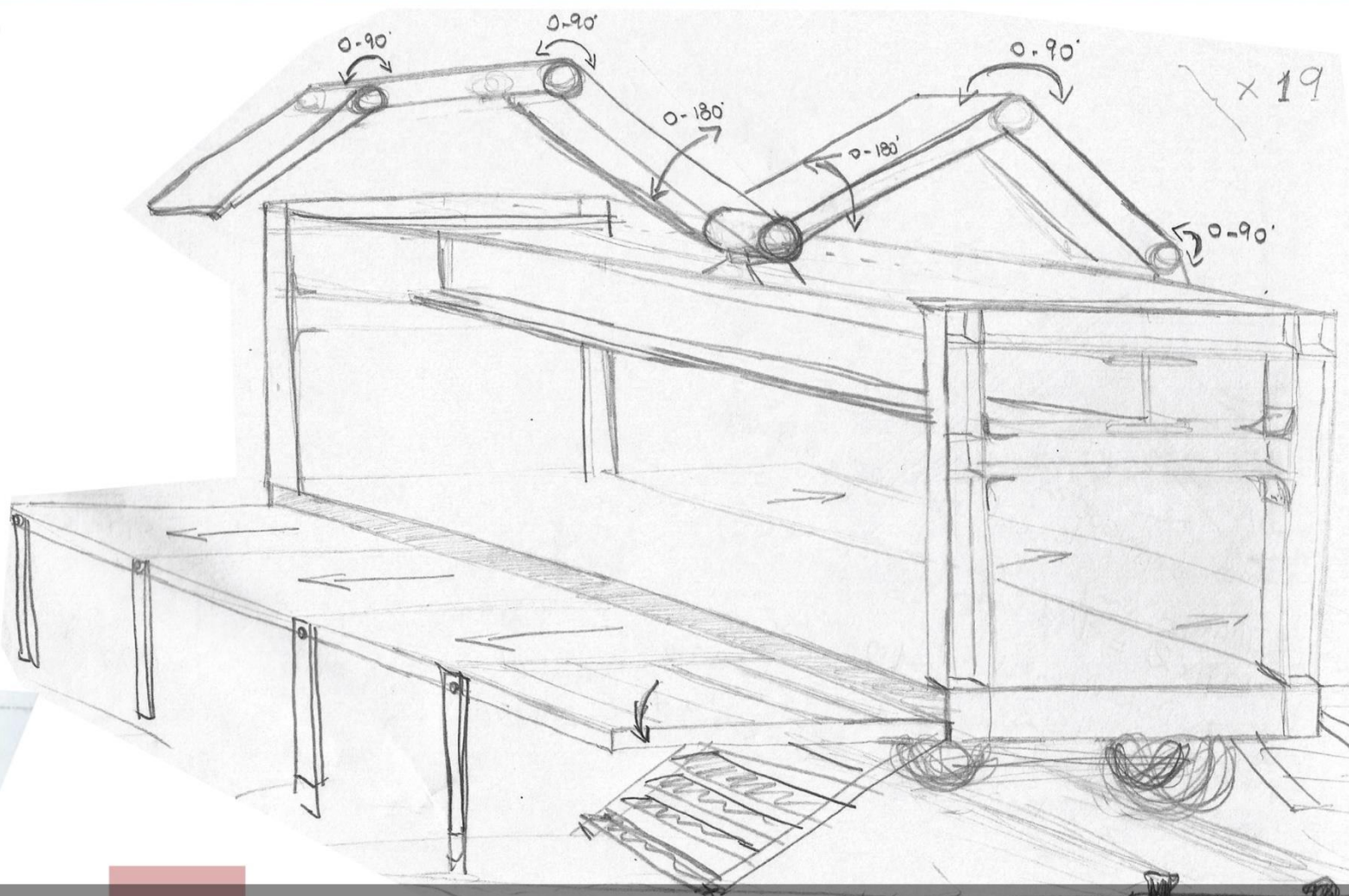
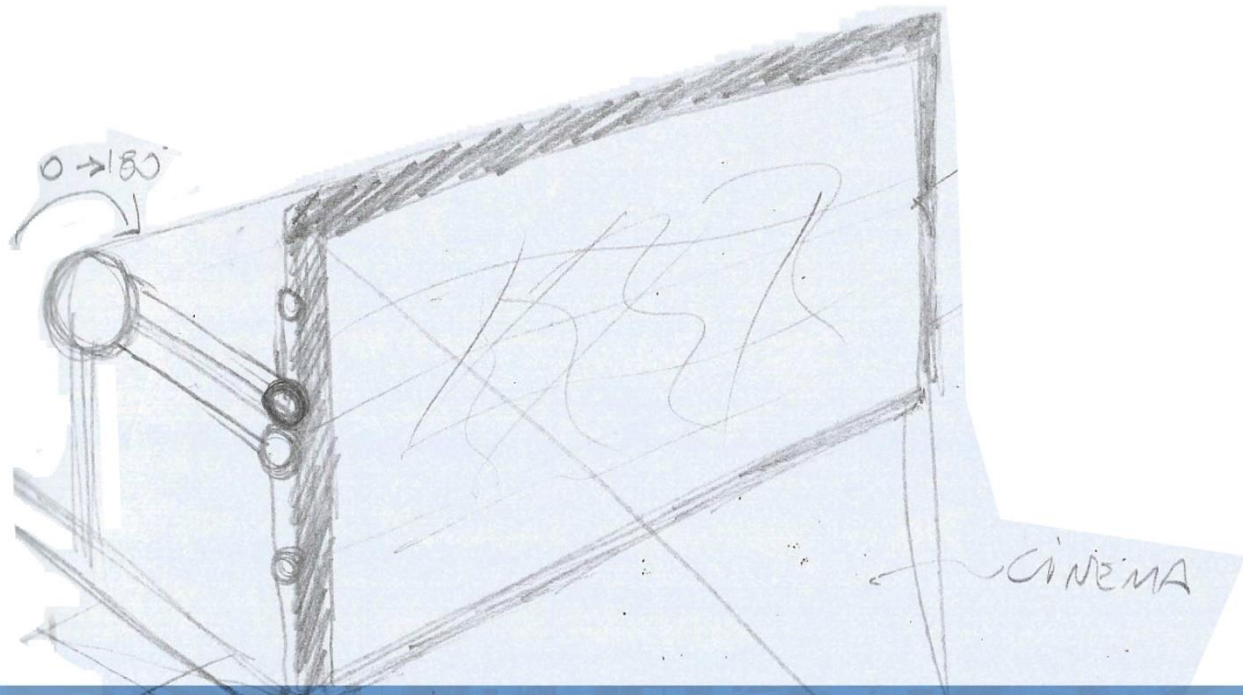
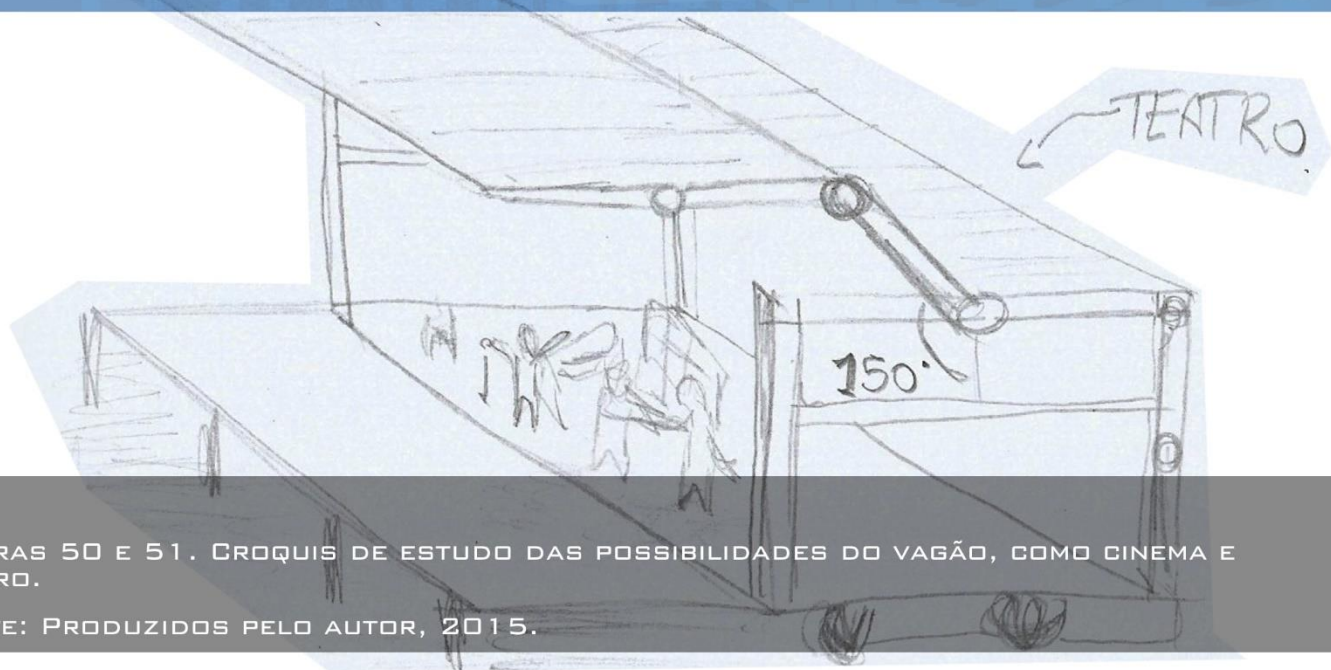


FIGURA 49. CROQUIS DE ESTUDO DO PROJETO.

FONTE: PRODUZIDOS PELO AUTOR, 2015.



“UM COMBOIO É UMA AMÁLGAMA EXTRAORDINÁRIA DE RELAÇÕES PORQUE É ALGO QUE ATRAVESSAMOS, É TAMBÉM ALGO QUE NOS LEVA DE UM PONTO A OUTRO, E POR FIM É TAMBÉM ALGO QUE PASSA POR NÓS” (FOUCAULT, 1967).



FIGURAS 50 E 51. CROQUIS DE ESTUDO DAS POSSIBILIDADES DO VAGÃO, COMO CINEMA E TEATRO.

FONTE: PRODUZIDOS PELO AUTOR, 2015.



A BIARTICULAÇÃO DAS ASAS, SOMADA À ROTAÇÃO DO EIXO CENTRAL, PROMOVE NO VAGÃO UMA SÉRIE DE POSSIBILIDADES (PERFORMÁTICAS) DE CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS, COMO UM ESPAÇO PARA ACONTECER A FEIRA-LIVRE AO LONGO DA LINHA FÉRREA NO TRECHO URBANO; COMO TAMBÉM, CINEMA; TEATRO; UM ESPAÇO PARA CAMPANHAS DE VACINAÇÃO; OU MESMO BANHEIROS; QUE TRANSFORMAM O VAGÃO NUM ESPAÇO “HETEROTÓPICO”, UMA VEZ QUE COM AS DIFERENTES CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS, O VAGÃO TERÁ O PODER DE JUSTAPOR EM UM SÓ LUGAR REAL, VÁRIOS ESPAÇOS E POSICIONAMENTOS QUE SÃO EM SI PRÓPRIOS INCOMPATÍVEIS. ONDE, NO CASO DO TEATRO, OCORRE NA ALTERNÂNCIA DO RETÂNGULO DA CENA UMA SÉRIE DE LUGARES QUE SÃO ESTRANHOS UNS AOS OUTROS; OU MESMO A TELA DE CINEMA, QUE EM SUAS DUAS DIMENSÕES, VÊ-SE PROJETAR (NA TELA ALCANÇADA POR UMA CONFIGURAÇÃO DAS ASAS DO VAGÃO) UM ESPAÇO TRIDIMENSIONAL VIRTUAL (FOUCAULT, 1967).

FIGURA 52. CROQUI DE ESTUDO DAS POSSIBILIDADES DO VAGÃO, ABRIGANDO A FEIRA-LIVRE, NESTE CASO.

FONTE: PRODUZIDOS PELO AUTOR, 2015.





FIGURA 53. SIMULAÇÃO DO TREM NO PERÍMETRO URBANO, PRÓXIMO AO TERMINAL RODOVIÁRIO

FONTE: PRODUZIDO PELO AUTOR, 2015.

AGENDA MARÍLIA. FOTOS ANTIGAS E HISTÓRICAS DE MARÍLIA-SP. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.AGENDAMARIA.COM/FOTOSANTIGAS](http://www.agendamaria.com/fotosantigas)>. ACESSO EM: 10 ABR. 2014.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. A CIDADE DO PENSAMENTO ÚNICO: DESMANCHANDO CONSENSO. PETRÓPOLIS: EDITORA VOZES, 3ª EDIÇÃO, 2002.

BADIOU, A. PARA UMA NOVA TEORIA DO SUJEITO. TRAD. EMERSON XAVIER DA SILVA E GILDA SODRÉ. RIO DE JANEIRO: RELUME DUMARÁ, 1994.

BRASIL. LEI 2.229-A/2011, QUE CONFERE AO MUNICÍPIO DE MARÍLIA O TÍTULO DE "CAPITAL NACIONAL DO ALIMENTO". BRASÍLIA, CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012.

CÂMARA MUNICIPAL DE MARÍLIA. COMISSÃO DE REGISTROS HISTÓRICOS. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.CAMAR.SP.GOV.BR/INDEX2.PHP?PAG=TORNPU9EUT1PR1K9TODFPU9UYZ1PVEE9TORNPU9HWT1PVGC9T1DZPU9XRTO=&CATEGORIA=10&GALERIA=10](http://www.camar.sp.gov.br/index2.php?pag=TORNPU9EUT1PR1K9TODFPU9UYZ1PVEE9TORNPU9HWT1PVGC9T1DZPU9XRTO=&CATEGORIA=10&GALERIA=10)>. ACESSO EM: 10 ABR. 2014.

CLÉMENT, G. MANIFIESTO DEL TERCER PAISAJE. BARCELONA: GUSTAVO GILLI, 2007.

DE ALMEIDA, S. F. RUÍNA COMO RESISTÊNCIA: UM LUGAR ESTRANHO NUM PROMONTÓRIO DE DESEJOS. IN: INVESTIGAÇÕES ARQUITETURA: REVISTA ARQ'A. LISBOA – PORTUGAL, MAR. ABR. 2014.

FIORIN, E.; FRANCISCO, A. M. PLANEJAMENTO E PATRIMÔNIO: O URBANISMO MODERNIZADOR DA DÉCADA DE 1950 EM SÃO JOSÉ DO RIO PRETO E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA O 'PROGRESSO' DA CIDADE. IN: ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO EDIFICADO, 2013, SALVADOR-BA. ANAIS DO IV ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO - ARQUIMEMÓRIA. SALVADOR-BA: IAB-UFBA, 2013.

FIORIN, E.; PÁTARO, A. D. R.; PAREDES, B. F. B. TERRITÓRIO INFORMAL: AS FEIRAS LIVRES JUNTO À LINHA FÉRREA DE MARÍLIA-SP. ANAIS II SIMPÓSIO NACIONAL DE GERENCIAMENTO DE CIDADES E I ENCONTRO TÉCNICO E CIENTÍFICO PARA CONSTRUÇÃO DE CIDADES VERDES. TUPÃ-SP, ANAP/UNESP, 2014. (NO PRELO).

FOUCAULT, M. DE OUTROS ESPAÇOS. IN: CONFERENCIA NO CÍRCULO DE ESTUDOS ARQUITETÔNICOS. 1967. ARCHITECTURE, MOVEMENT, CONTINUITÉ, 1984.

FRANCISCO, A. M.; FIORIN, E. PATRIMÔNIO E PAISAGEM URBANA DE PRESIDENTE PRUDENTE: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E O NÚCLEO URBANO ORIGINAL DA CIDADE. ENCONTRO INTERNACIONAL ARQUIMEMÓRIA 4: SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO. SALVADOR-BA. ANAIS DO IV ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO - ARQUIMEMÓRIA. SALVADOR-BA: IAB-UFBA, 2013.

GOMES, M. T. S. O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA EM CIDADES MÉDIAS DO OESTE PAULISTA: ARAÇATUBA, BIRIGUI, MARÍLIA, PRESIDENTE PRUDENTE E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO. TESE (DOUTORADO EM GEOGRAFIA) FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS - UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. BANCOS DE DADOS - CIDADES. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.CIDADES.IBGE.GOV.BR/PAINEL/HISTORICO.PHP?LANG=&CODMUN=350620&SEARCH=SÃO-PAULO|BENTO-DE-ABREU|INFOGRAFICOS:-HISTORICO](http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=350620&search=sao-paulo|bento-de-abreu|infograficos:-historico)>. ACESSO EM: 15 MAIO. 2014.

_____. CATÁLOGO DE IMAGENS ANTIGAS DA BIBLIOTECA DO IBGE. DISPONÍVEL EM:

<[HTTP://BIBLIOTECA.IBGE.GOV.BR/](http://biblioteca.ibge.gov.br/)>. ACESSO EM: 12 ABR. 2014.

LARA, PAULO CORREA. MARÍLIA SUA TERRA, SUA GENTE. MARÍLIA: IGUATEMY, 1991.

MELAZZO, E. S. MARÍLIA: ESPECIALIZAÇÃO INDUSTRIAL E DIVERSIFICAÇÃO DO CONSUMO. TRAJETÓRIAS DE UMA CIDADE MÉDIA. IN: SPOSITO, M. E. B; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (ORG.). AGENTES ECONÔMICOS E REESTRUTURAÇÃO URBANA E REGIONAL - CHILLÁN E MARÍLIA. SÃO PAULO: OUTRAS EXPRESSÕES, 2012, PP. 161-279, P. 173.

MOREIRA, B. G. MARÍLIA: CIDADE NOVA E BONITA: MONOGRAFIA. MARÍLIA: SP, 1936.

PIGNATARI, D. SEMIÓTICA DA ARTE E DA ARQUITETURA - 3ED - COTIA, SP: ATELIÊ EDITORIAL, 2004.

PÓVOAS, G. MARÍLIA: MONOGRAFIA. MARÍLIA: SERVIÇO DE ESTATÍSTICA DA PREFEITURA DE MARÍLIA, 1947.

SANTAELLA, L. O QUE É SEMIÓTICA - 2ED: BRASILIENSE, 2003. (COLEÇÃO PEQUENOS PASSOS).

UNIVERSITY OF CAMBRIDGE. ANTI-BUILDING FOR THE FUTURE: THE WORLD OF CEDRIC PRICE. DISPONÍVEL EM: <[HTTP://WWW.CAM.AC.UK/NEWS/ANTI-BUILDING-FOR-THE-FUTURE-THE-WORLD-OF-CEDRIC-PRICE](http://www.cam.ac.uk/news/anti-building-for-the-future-the-world-of-cedric-price)>. ACESSO EM: 20 DEZ. 2014.