

UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

FAAC – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação

DAUP – Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo

Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Rafaela Maria Serafim

REQUALIFICAÇÃO DE UMA ÁREA CENTRAL NA CIDADE DE MARÍLIA – SP

Bauru, 2009

Rafaela Maria Serafim

REQUALIFICAÇÃO DE UMA ÁREA CENTRAL NA CIDADE DE MARÍLIA – SP

Trabalho Final de Graduação
apresentado à Faculdade de
Arquitetura, Artes e
Comunicação, da Universidade
Estadual Paulista “Júlio de
Mesquita Filho”.

Orientadora: Prof^a Dr^a. Norma
Regina Truppel Constantino

Bauru, 2009

Aos meus pais, Antonia e José.

Agradecimentos

Primeiramente agradeço a Deus por mais essa etapa cumprida.

À professora Dra. Norma Regina Truppel Constantino, o meu maior agradecimento pela orientação, ensinamentos transmitidos e por todo incentivo.

Ao professor Dr. Adalberto da Silva Retto Júnior, pelas idéias que tanto enriqueceram esse trabalho.

À minha família, que sempre apostou na minha vitória e torce pelo meu sucesso.

Aos meus amigos, que mesmo longe, sempre se fizeram presentes me apoiando e incentivando em todos os momentos. Obrigada pela amizade e pelo carinho de sempre.

Também agradeço a todas as pessoas que de alguma forma contribuíram para a realização desse trabalho.

Sumário

1. Introdução	01
2. Justificativa.....	02
3. Espaço Livre Público.....	03
3.1. Conceitos.....	03
3.2. Através do tempo.....	05
3.3. Funções.....	09
3.4. Adaptação pelos usuários.....	11
3.5. A Percepção.....	12
4. A Cidade de Marília.....	13
4.1. A Fundação da Cidade.....	15
4.2. Espaços livres públicos no centro da cidade de Marília.....	21
4.2.1. Praça Santo Antonio.....	22
4.2.2. Praça Maria Izabel.....	23
5. Área de Intervenção.....	24
5.1. Análise do entorno.....	25
5.2. Pesquisa de campo.....	31
6. Projeto de Requalificação.....	32
6.1. Diretrizes Projetuais.....	32
6.2. As Intervenções.....	32
6.2.1. Arborização urbana.....	32
6.2.2. Estação Ferroviária.....	36
6.2.3. Calçadas.....	38
6.2.4. Mobiliário urbano.....	40
7. Considerações Finais.....	43
8. Referência Bibliográfica.....	44
Perspectivas.....	47

1. Introdução

O advento da sociedade urbano-industrial, assim como o aumento da urbanização, conduziram o homem a um novo modo de habitar e, conseqüentemente, trouxeram consigo novas exigências, sendo uma delas a demanda por espaços de uso público. Porém, para que esses espaços sejam realmente utilizados, é preciso atentar a alguns fatores, como a qualidade do desenho urbanístico, o qual tem a importante função de contribuir para a formação de uma paisagem mais integrada e integradora, e o perfil da população que irá atender, seus interesses e padrões culturais, a fim de que as pessoas possam usufruir da cultura que produzem.

A caracterização de qualquer espaço livre público inicia-se pelo entendimento do contexto físico no qual está inserido, para que em seguida seja transformado em um ambiente que possibilite relações sociais e interpessoais, o convívio social e o reencontro das pessoas com a natureza. Porém, deve-se levar em conta também, que ao longo do tempo, o espaço será transformado por esses usuários para que atenda às suas necessidades.

2. Justificativa

O rápido crescimento das cidades brasileiras, decorrente tanto do intenso crescimento do tecido urbano e da população urbana, quanto das alterações do papel das cidades num mundo cada vez mais globalizado, vem gerando conseqüências que podem ser vistas nas modificações da dinâmica, funcionamento e, portanto, das características espaciais dos centros urbanos.

Essas alterações resultam, muitas vezes, na perda de qualidade desses espaços, o que se dá através da degradação, da desqualificação dos serviços e infra-estruturas ali alocados e da perda de qualidade ambiental.

Diante desse cenário, surge a necessidade de elaboração de um plano que reverta esse quadro. E tendo em vista esse propósito é que foi escolhido o tema de estudo, que visa criar um conjunto de diretrizes e intervenções pontuais a fim de melhorar o espaço público da cidade de Marília – SP, que desempenhou um importante papel durante a expansão da cultura cafeeira e da ferrovia no Estado de São Paulo.

Inicialmente, havia sido escolhida uma pequena área ao lado da antiga Estação Ferroviária para que fosse desenvolvido o projeto, porém, com a análise do entorno, percebeu-se que a área em princípio escolhida, fazia parte de um conjunto muito maior, o qual vai desde a praça Maria Izabel, até a Avenida Sampaio Vidal, uma das vias mais importantes da cidade e que servia como divisa entre os Patrimônios Alto Cafezal e Marília.

Devido a essa ampliação da área de intervenção, também se tornou necessário alterar o nome do presente trabalho de *“Espaço Livre Público na Cidade de Marília – SP”* para *“Requalificação de uma área central na cidade de Marília – SP”*, já que esse último exprime melhor o resultado que se deseja obter.

3. Espaço Livre Público

A qualidade paisagística de uma cidade está diretamente relacionada ao equilíbrio entre a área edificante e aos espaços livres, assim como à qualidade individual de cada um desses. *“Em muitos casos a qualidade de vida urbana é prejudicada pelo descaso aos espaços livres durante o processo de planejamento gerando cidades de paisagem monótona e com problemas ambientais como as cheias – pela impermeabilização excessiva do solo, a poluição visual, a extinção total da fauna e da flora, a falta de ventilação e conseqüente aquecimento da temperatura, entre outros”* (SOUZA: 2003, p. 16).

A urbanização pode contribuir para a obtenção de qualidade de desenho do traçado urbano, possibilitando uma melhor estruturação e preservação dos espaços públicos, através de estudos do crescimento urbano, identificando os meios mais apropriados para intervir no urbano existente e sua expansão.

É indispensável explorar os espaços urbanos como elementos essenciais para uma vida urbana de qualidade, tirando-os do segundo plano no desenvolvimento urbano e da sociedade no qual foram colocados, já que também são elementos imprescindíveis para o bem estar da população, pois influenciam diretamente a saúde física e mental.

Com a finalidade de melhorar a qualidade de vida pela recreação, preservação ambiental, áreas de preservação dos recursos hídricos, e à própria sociabilidade, esses espaços livres tornam-se atenuantes da paisagem urbana.

3.1. Conceitos

Os conceitos atribuídos aos espaços públicos formalmente constituídos valem uma atenção especial, para que se possam distinguir os valores atribuídos a cada um, segundo alguns autores.

“Espaços livres – muitas são as acepções que podem ser dadas a este conjunto de palavras, que são utilizadas indistintamente pelos mais diversos grupos sociais para se referir ora a ruas, ora a jardins ou até mesmo e exclusivamente às áreas de lazer.

Podemos, de um modo preciso, definir espaços livres como todos aqueles não contidos entre as paredes e tetos dos edifícios pela sociedade para sua moradia e trabalho.

No contexto urbano tem-se como espaços livres todas as ruas, praças, largos, pátios, quintais, parques, jardins, terrenos, corredores externos, vilas, vielas e outros mais por onde as pessoas fluem no seu dia-a-dia em direção ao trabalho, ao lazer ou à moradia ou ainda exercem atividades específicas tanto de trabalho, como lavar

roupas (no quintal ou no pátio), consertar carros, etc., como de lazer (na praça, no play-ground, etc.).

A estes espaços dentro do tecido urbano, contidos dentro dos limites de cada cidade, vila ou metrópole denominamos espaços livres de edificação e aqueles inseridos nos territórios não ocupados por urbanização denominamos espaços livres de urbanização.” (MACEDO: 1995, p. 16).

A partir destas definições, pode-se determinar os conceitos de alguns tipos de espaços livres que seriam:

Espaços verdes são elementos de composição da cidade, em que o principal elemento de composição é a vegetação. Neles estão contidos bosques, campos, matas, jardins, alguns tipos de praças e parques. Estes espaços possuem algum tipo valor social, podendo ser um interesse para a conservação ou preservação de conjuntos de ecossistemas ou mesmo de um único ecossistema, ao seu valor estético ou cultural e sua destinação para o lazer ativo ou passivo.

A definição de área verde se aproxima muito da definição apresentada anteriormente e ainda indicam toda e qualquer área que seja coberta pela vegetação, não tendo, necessariamente, que possuir um significado social expressivo. Não deve ser associada a espaços de conservação ou lazer, que devem ter denominações específicas.

As áreas de lazer podem ser definidas como um espaço livre destinado prioritariamente ao lazer, seja ele ativo, contendo uma área para jogos, brincadeiras e caminhadas, ou passivo, ou contendo uma área com valor cênico e/ou paisagístico, destinado à contemplação por seus usuários. Este conceito engloba parques, praias e praças urbanos, os quais muitas vezes contêm uma utilização mista, tanto para o lazer ativo como para o lazer passivo, e são destinados ao convívio da população.

Áreas de circulação, dentro do contexto urbano, englobam a grande maioria dos espaços livres de edificações de propriedade privada (no caso todo o sistema viário) e parte do sistema privado de espaços, tais como vilas e sistemas viário de condomínios.

Destinam-se exclusivamente à circulação e acesso de veículos e pedestres. Estas áreas podem ser divididas em:

“Ruas – são os principais canais de circulação das cidades tradicionais. Em geral estão conformadas por uma pista para veículos e passeios laterais para a circulação de pedestres. Em uma situação ideal as ruas tem sinalização, iluminação e arborização adequadas.

Autopistas – em geral são canais de circulação de veículos ligando partes distantes de cidades ou fazendo ligações entre cidades.

Calçadas - são canais de circulação de pedestres em áreas densamente ocupadas, onde a circulação de veículos é impraticável ou desnecessária. Acontece geralmente em trechos de centros urbanos, dispondo de mobiliário urbano e outros equipamentos que induzem a permanência e vida própria, caracterizando-se muitas vezes como lugares.

Boulevard – canais de circulação para veículos e pedestres, mesclando calçadas à ruas. Em geral bastante arborizados, como a Champs Elisée (Paris), Lãs Ramblas (Barcelona) e Common Wealth (Boston)” (SOUZA: 2003, p. 40).

3.2. Através do tempo

“A natureza, a arte e a filosofia influenciaram desde sempre a forma das cidades e da vida pública nelas contida, beneficiando ou restringindo o seu desenvolvimento, determinando o modo como hoje conhecemos e vivemos a cidade” (LOPES: 2005, p. 2). Com o passar do tempo, as pessoas foram criando espaços públicos que atendessem suas necessidades, e modificando-os quando se tornava necessário.

A criação do primeiro espaço público remonta às primeiras civilizações, quando surgiram as primeiras cidades formais, com uma estrutura de elementos morfológicos definida.

Nas cidades-estados gregas, a ágora era um espaço aberto de reunião dos cidadãos e de trocas comerciais. Era neste local que se desenvolvia a democracia e eram discutidos os assuntos da comunidade. Inicialmente era um ponto de encontro comunal, porém mais tarde, assumiu um caráter essencialmente comercial, como praça de mercado, principalmente a partir do século VII a.C., quando foram introduzidas as moedas cunhadas de ouro e prata.

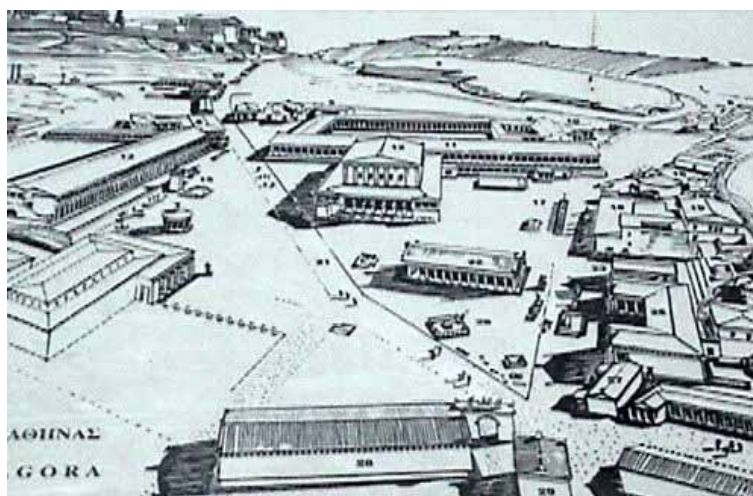


Fig. 01 – Ágora grega (Fonte: http://www.greeklandscapes.com/images/destinations/agora/agora_plan.jpg. Acesso em 30 out. 2009).

No século VI a.C., as cidades que se ergueram na Ásia Menor eram construídas a partir de um plano sistemático, diferentemente das cidades gregas, que não tinham, inicialmente, um plano formal.

O plano das novas cidades seguiu a teoria racional da cidade, “atribuída a Hipódamo de Mileto (500 a.C.) e traçava a cidade sobre uma quadrícula orientada a sul, constituída por blocos de edifícios e avenidas largas, envolvendo a ágora” (LOPES: 2005, p. 4).

As cidades do sistema romano, a partir do século I d.C., herdaram o seu traçado do período greco-helênico, sendo organizadas segundo uma organização em quadrícula, simples e clara. A ágora foi substituída pelo fórum, o qual recuperou a função religiosa da acrópole grega e consolidou como um local de encontros, de partilha de conhecimentos.

A partir do século X tem-se um significativo crescimento das cidades, sobretudo devido ao aparecimento da manufatura de produtos e à construção naval. O traçado das ruas medievais assume um padrão radiocêntrico irregular e orgânico, cujas artérias geralmente assumem os contornos do relevo. No centro, lugar em que todos os tortuosos caminhos iam dar, ficava o núcleo vital da cidade, com seus mercados, lojas, largo e igrejas.



Fig. 02 – Mapa da cidade de Braga – Portugal (Fonte: http://www.mapas-portugal.com/Mapa_Medieval_Cidade_Braga_Portugal.htm. Acesso em 30 out. 2009).

A igreja medieval era a instituição de maior prestígio na Idade Média, por isso a vida social da população se desenvolvia a volta do adro das igrejas.

No século XII, observou-se um novo dinamismo do espaço público, que culminou na segregação do comércio para grandes recintos fechados, afastados do centro urbano. Esse fato proporcionou um novo tipo de vivência urbana: a praça pública ou paço municipal. Esta que passaria a ter um caráter cada vez mais social, mas sem perder sua importância nas festas religiosas.

As cidades islâmicas têm uma especial importância, pois tiveram grande influência na formação de muitas cidades ocidentais, nas quais muitos dos seus traços urbanos e formas de habitar se conservam até hoje. As bases orientadoras da cidade árabe são totalmente diferentes das encontradas nas cidades ocidentais. O traçado da cidade se organiza e fundamenta a partir da religião e da vida privada, as quais estabelecem uma hierarquização das funções urbanas: bairros residenciais, comerciais e centro religioso. Nota-se também, que a habitação prevalece sobre a rua, obrigando-a a acomodar-se nos espaços livres que sobram da implantação da casa.

Com a vida essencialmente reclusa e o restrito código de comportamento muçulmano, a forma física da cidade assume expressões muito peculiares, sendo a rua considerada um espaço residual e secundário, e não uma orientadora do traçado viário como se verifica nas cidades ocidentais. Mas, ao contrário do que ocorre nas cidades ocidentais, as cidades islâmicas não dispõem de um local formal de reunião pública, a única concentração de pessoas fora do âmbito do negócio, se dá nas mesquitas.

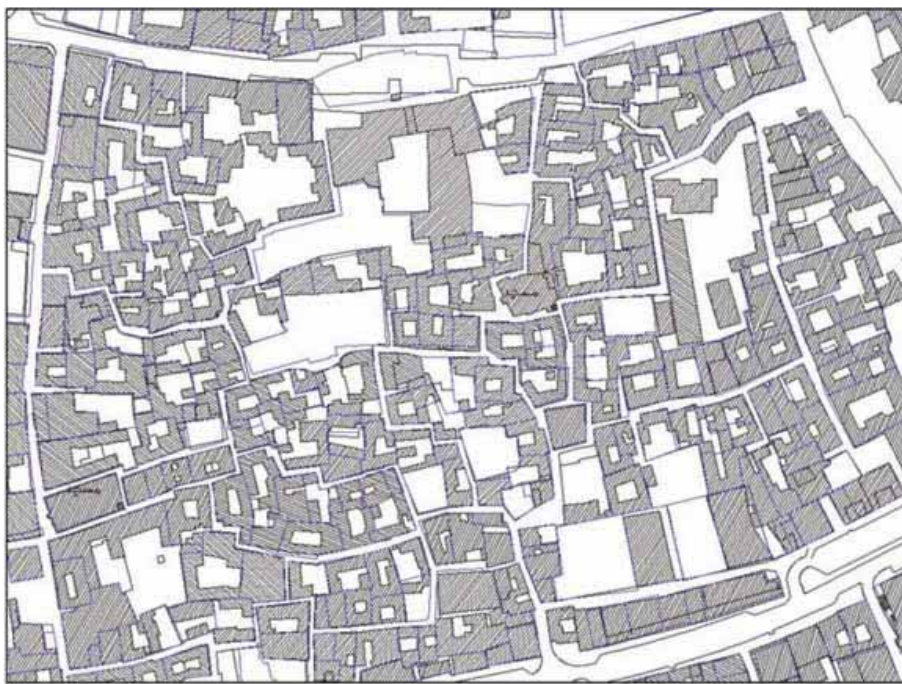


Fig. 03 – Mapa da cidade islâmica de Mamma, Bahrain (Fonte: <http://www.intbau.org/essay19.htm>. Acesso em 30 out. 2009).

O início do Renascimento trouxe consigo uma série de transformações, porém, no urbanismo, as intervenções foram pouco significativas no tecido urbano e territorial, se manifestando apenas na construção de sistemas de fortificação, na criação de espaços públicos ou praças e arruamentos retilíneos ou na construção de novos bairros permitindo a expansão da cidade em quadrículas regulares.

Nesta época foram implantadas requintadas alamedas e passeios, parques e jardins arborizados, funcionando como espaços de recreio e vida em sociedade. As praças e largos também assumiram uma especial ênfase no que se refere à sua importância como elementos estruturantes da cidade, sendo agora “lugares públicos”, onde a vida pública teria lugar.



Fig. 04 – Cidade italiana de Zamosc (Fonte: <http://www.lborotwinning.freeuk.com/shadows.htm>. Acesso em 30 out. 2009).

A cidade barroca caracterizou-se pela lei, ordem e uniformidade de seu traçado. A rua funcionava como o principal elemento de desenho e geradora da forma urbana; e a quadrícula hierarquizava e organizava o espaço, fazendo com que os espaços públicos surgissem em complementaridade desse traçado.

Na época do iluminismo, a estrutura da cidade permanecia renascentista, embora tivesse incorporado algumas influências iluministas, em que o sistema de bairros se definia dividido em lotes e edificações em torno das quais estavam implantadas as vias. Também nesse período os centros cívicos se dispersaram por outras praças, onde se localizavam as novas instituições culturais e administrativas.

Com o advento da industrialização houve, conseqüentemente, um aumento da produtividade e da população. As cidades não estavam preparadas para tais mudanças, o que causou um processo de decadência. Isso acabou desencadeando uma reforma da cidade, que começaria pela sua higienização. O principal objetivo era

devolver ar puro e a luz à cidade, criando grandes espaços abertos de relvados e sol. Esses novos “pulmões” da cidade seriam considerados os princípios do bom urbanismo.

A reação à cidade industrial fez-se sentir com o início da Arquitetura Moderna, cujos princípios determinaram muitos dos espaços públicos que utilizamos até hoje. O espaço público tradicional, integrando os vários aspectos da realidade urbana, foi eliminado, dando lugar a espaços monofuncionais, servidos por infraestruturas de circulação segregada de pedestres e veículos. As idéias dos planos propostos nessa época, por mais que não tenham sido postas em prática, são até hoje constantemente reinterpretadas e introduzidas nas novas construções e estruturações da paisagem urbana.

No Pós-Modernismo vê-se surgir diversos movimentos, dentre eles o Culturalismo, liderado por Leonardo Benévolo e fundamentado em Baumeister, Stübben e Sitte, cuja principal preocupação era devolver ao urbanismo os princípios da estética urbana medieval, como forma de recuperar o potencial da vida social.

Também surge o movimento “Townscape”, liderado por Gordon Cullen, e constituía um prolongamento das teorias de Camillo Sitte, porém enriquecido com uma componente social, valorizando as seqüências espaciais e da imagem do espaço urbano. O objetivo do movimento era o estabelecimento de uma ligação entre forma e cultura, dentro da estrutura urbana, redefinindo a cultura e a paisagem urbana. A rua seria repensada de forma a ser esteticamente atrativa, assim como integrar os sistemas sociais tradicionais.

3.3. Funções

Relevantes funções são desempenhadas pelos espaços livres, e vão desde desempenhar um papel de espaço de lazer e encontro, a melhorar o micro-clima urbano. Porém, suas importâncias não estão na quantidade, mas sim nas relações que mantêm.

De modo geral, podem-se agrupar suas funções em três conjuntos não excludentes: valores visuais ou paisagísticos, valores recreativos e valores ambientais.

Valor visual ou paisagístico – contribui para o fortalecimento da identidade local, enfatizando as características do sítio físico ou delimitando as áreas urbanizáveis, criando fragmentos diferenciados na paisagem. Potencializa pontos fortes da paisagem contribuindo significativamente para seu embelezamento. Cursos d’água e represas são elementos que podem ser valorizados se forem associados a áreas verdes, e se tornarem referenciais para uma cidade. *“Certos pontos privilegiados da topografia permitem visões panorâmicas que situam o observador no contexto geral*

da paisagem. Faz-se necessário o controle da ocupação do solo e a previsão de espaços livres em torno desses pontos e nos ângulos visíveis a partir deles, de modo a garantir a qualidade do cenário” (BARTALINI: 1986, p. 50).

Nesta função, pode-se destacar o papel das áreas verdes, as quais servem de contraponto à geometria dos edifícios ou como plano de fundo a eles.

Valor Recreativo – o crescimento urbano faz com que a demanda por espaços de recreação aumente, porém, ao mesmo tempo, faz com que a oferta de áreas que poderiam ser destinadas a tal atividade, diminua. Os espaços abertos de recreação, sejam eles convencionais, como praças e parques, ou adventícios, devem atender às várias escalas da demanda: vizinhança, setor urbano, município e região.

Quando vai se propor um espaço com valor recreativo, deve-se atentar para a definição de uso e programação de atividades, para que um descuido não resulte em usos inadequados ou até mesmo em ausência de uso, transformando o espaço em uma área ociosa. *“Assim, a distribuição espacial, dimensionamento e equipamentos das áreas de recreação deverão se fazer não só por critérios demográficos e no atendimento às diversas escalas, mas também pela consideração das peculiaridades sociais, econômicas e culturais dos usuários, levando à satisfação de diversas necessidades”* (BARTALINI: 1986, p. 52).

Valor ambiental – as áreas verdes podem influir na qualidade ambiental urbana, exercer importante papel na proteção do meio ambiente e também contribuir na orientação e hierarquização das vias dos bairros através da criação de distintos padrões e combinação entre elementos vegetais, pavimentação, iluminação, estacionamentos e mobiliário.

Acerca das condições ambientais, a vegetação pode influir significativamente como amenizadora da temperatura, indo além da sensação tátil imediata, pois pode contribuir na ventilação e atenuar os efeitos das “ilhas de calor” que tendem a se formar sobre as cidades. Influenciando, portanto, na temperatura, nos ventos e na pluviosidade.

A vegetação também desempenha um importante papel na proteção do solo. No cenário da cidade, este efeito é notável principalmente nas áreas de encostas íngremes sujeitas à erosão. Se as áreas de morro estivessem associadas às áreas verdes de proteção, inúmeros deslizamentos seriam evitados, poupando assim, o prejuízo que sofre a população do entorno.

Ao defender o solo contra a erosão, as áreas verdes também garantem boas condições para o armazenamento de água no subsolo, protegendo os mananciais. *“Ao proteger os cursos d’água, as margens de represas e as cachoeiras, as áreas verdes*

estão também protegendo um valioso patrimônio paisagístico recreativo” (BARTALINI: 1986, p. 53).

3.4. Adaptação pelos usuários

Os espaços livres cumprem na cidade um importante papel social, acolhendo encontros, possibilitando trocas e o convívio social e a relação entre sujeitos que permanentemente *“marcam os espaços com suas presenças, seus valores, ordens e desordens”* (GOMES: 2006, p. 150). E se entendermos que o espaço público representa um lugar de socialização da comunidade a que o indivíduo pertence, pode-se concluir que sua apropriação consiste em uma dinâmica natural em que, a todo momento, seus usuários perdem e conquistam áreas de atuação.

Essa dinâmica acaba gerando nos indivíduos a busca por uma atribuição de significados ao ambiente, porém, essa é uma ação que depende da capacidade de perceber o espaço, já que este é um processo seletivo de informações. A apreensão da paisagem varia de acordo com a disponibilidade perceptiva de cada indivíduo, o qual está sujeito à sua história pessoal. *“Pessoas diferentes terão interpretações distintas para uma mesma paisagem, variando segundo seus sentidos”* (SOUZA: 2003, p.21).

Esse processo desencadeará na construção simbólica do significado atribuído a um espaço, tornando-o familiar para o indivíduo que passará a considerá-lo um Lugar (LOPES: 2005, p.1). Porém, para que isso ocorra, é necessário que aspectos primários ligados ao uso, como conforto, privacidade e territorialidade, sejam satisfeitos.

A apropriação territorial de um espaço nada mais é que o controle sobre o mesmo, fato que pode se dar através de um indivíduo ou um grupo, os quais modificam o espaço através de sua ocupação e transformação. Esse fenômeno influencia os lugares assim como sua utilização, o que se dá de diferentes maneiras, porém sempre resulta em uma relação de posse e apego.

Estas relações podem ser positivas – quando o indivíduo ou o grupo desenvolve uma certa afinidade com o lugar – ou negativas – quando, pelo contrário, alguns indivíduos ou grupos desprezam e agredem o espaço que utilizam. Sabe-se que a apropriação é essencial nas relações entre a pessoa e o espaço, e que através desse fenômeno é possível “ler” em um espaço as atitudes de seus usuários, os quais adaptam o lugar às necessidades imediatas ou aos seus desejos e intenções não satisfeitos na construção do ambiente.

Essas adaptações não significam, necessariamente, inadequação ou marginalidade do espaço. Pelo contrário, podem indicar criatividade, capacidade de

melhor aproveitamento das infra-estruturas públicas e fornecer subsídios que alimentem o projeto e a construção futura de ambientes desta natureza (MENDONÇA: 2007, p. 122).

Desta forma, considera-se recomendável que antes de ser proposto um projeto para um espaço público, seja feito um estudo com o mapeamento das apropriações já existentes no local, para que sejam incorporadas ao novo desenho a ser proposto, assim como seja permitido uma flexibilidade no uso do espaço, para que mesmo após a implantação do novo desenho do espaço urbano público, seus usuários possam continuar intervindo e atuando sobre a estrutura física de forma mais adequada e segura.

Considerando o desenho do espaço, para que neste ocorra vida urbana, *“deve respeitar as heranças do passado e inserir as novas intervenções no contexto existente, encorajar a diversidade de funções urbanas no espaço coletivo, encorajar a liberdade de circulação das pessoas no espaço público, satisfazer as necessidades de fruição do espaço coletivo por todos os setores sociais e evitar promover transformações em grande escala e em simultâneo. Deve ainda ser dada prioridade ao planejamento do espaço público e só depois às construções; os novos espaços urbanos deverão ser desenhados à escala do homem e satisfazer as suas necessidades, e terão de ser construídos com legibilidade e “durabilidade”, possibilitando interações entre as pessoas e o espaço público e vice-versa”* (SERDOURA; SILVA: 2006, p. 6).

3.5. A Percepção

“Apesar da diversidade humana, o modo como avaliamos o espaço em que nos encontramos baseia-se no mesmo tipo de aspectos” (LOPES: 2005, p. 20). Estes que são fundamentais serem compreendidos, já que afetam o comportamento humano. Não se pode esquecer de citar, também, que ocorrem transferências de percepções entre as pessoas, fazendo com que um usuário influencie outros através de atitudes que toma.

Um mesmo espaço pode comportar diferentes paisagens, as quais variam com o passar do tempo, podendo ser ao longo do dia, de um ano ou de muitos anos. Ao longo de um dia há uma variação entre a paisagem diurna e a noturna, fazendo com que diferentes pessoas freqüentem um mesmo lugar em diferentes horários. Com o passar do ano, muda-se a paisagem devido às variações climáticas das estações, e essas variações muitas vezes fazem com que um espaço seja mais utilizado em uma estação do que na outra, devido à luminosidade do dia e às fases da vegetação, influenciando até mesmo no fluxo e permanência das pessoas nos lugares. Porém, as

A origem da cidade de Marília está intimamente ligada à decadência da produção cafeeira no vale do Paraíba e na zona da mata de Minas Gerais, pois com isso começa-se a procura por novas terras com o intuito de conquistá-las para a monocultura. Inicia-se, então, as expedições ao desconhecido sertão paulista, o qual constava nos mapas oficiais do Brasil do início do século XX como “*terras desconhecidas habitadas por índios selvagens*” ou “*terras devolutas não exploradas*”. Visava-se também diminuir a distância para trazer o gado de Mato Grosso, sem ter que passar pelo triângulo mineiro ou pela estrada de Porto Taboado (atualmente Porto Getúlio Vargas) (MONBEIG: 1941, p.222).

Por estes motivos, no início do século XX, são organizadas expedições científicas de reconhecimento do extremo sertão fazendo desaparecer do mapa do Estado de São Paulo a mancha branca, que contrastava com a grandeza e importância das outras zonas.



Fig. 06 - Mapa da Província de São Paulo do início do século XX, onde pode ser notada a inscrição “*terrenos desconhecidos*” na região oeste do Estado (Fonte: MONTES et al: 2004).

Em 1913, o Governo do Estado determinou ao Coronel e engenheiro Francisco Ferraz de Salles que procedesse a construção de um picadão de 147 quilômetros, o qual ligaria Presidente Pena (hoje Cafelândia) situada na Zona Noroeste, a Platina, para onde se dirigia a Estrada de Ferro Sorocabana. Tal caminho, perpendicular às linhas de relevo e às diretrizes da circulação, tornou conhecidas as extensões de terra que atravessou, começando então a chegar os primeiros pioneiros à região

compreendida entre os rios Aguapeí/Feio e o do Peixe, mais conhecida como Zona Alta Paulista.

4.1. A Fundação da Cidade

A Fundação da cidade se deu, inicialmente, com três Patrimônios: Alto Cafezal, Marília e Vila Barbosa.

O Patrimônio de Alto Cafezal foi aberto por Antonio Pereira, um corretor de terras natural de Aveiro, Portugal, que havia se estabelecido na região noroeste do Estado e através do Coronel Ferraz de Salles conseguiu arrumar trabalho como administrador da fazenda do político Cincinato César da Silva Braga. Assim, em 1919 ele chegou à região da Alta Paulista, acompanhado de seu filho mais velho José Pereira da Silva, o Pereirinha, que logo conheceu os engenheiros encarregados do levantamento topográfico de um loteamento que estava sendo implantado pela Companhia Agrícola e Pecuária de Campos Novos, cujo diretor era o senador Rodolpho Miranda. Percebendo o potencial imobiliário das terras dessa região, Pereirinha convenceu o pai a comprar essas terras, sendo escolhida uma gleba na qual havia o marco de uma futura estação ferroviária da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Procuraram os dois então, o Senador Miranda para adquirir aquelas terras, mas foram informados de que elas já haviam sido vendidas ao Major Elezeário de Camargo Barbosa, um cafeicultor na cidade de Viradouro. Após viajar até esta cidade conseguiram a opção de compra de 400 alqueires de terras do Coronel e voltando à região iniciaram a venda dos lotes, sendo reservado para si 53 dos melhores alqueires, dando início assim ao Patrimônio Alto Cafezal².

Para projetar o Patrimônio foi contratado o engenheiro Frederico Schmidt, que trabalhava para a Companhia Agrícola e Pecuária, e auxiliaram nesse serviço os engenheiros Ernesto Opmann e Guy Raymon, ambos franceses, e Jorge Streit, que também trabalhava para o Senador Miranda. O plano para o loteamento foi o traçado xadrez, com ruas de 12 metros de largura e quarteirões de 88 por 88 metros, divididos em 10 lotes, sendo oito de 22 por 33 metros e dois de 22 por 44 metros. Além disso, foi reservada uma quadra para a Igreja Santo Antonio.

² O nome Alto Cafezal foi escolhido por Antonio Pereira da Silva e seu filho, tomando em consideração a existência, embora abandonados, dos cafezais plantados por João Rodrigues de Oliveira Simões na Fazenda Cincinatina, de propriedade do Dr. Cincinato César da Silva Braga.



Fig. 09 - Patrimônio Alto Cafezal - 1925 (Fonte: Acervo a Biblioteca Municipal da Câmara de Marília).

O Patrimônio de Marília, fundado em 1926, era propriedade de Bento de Abreu Sampaio Vidal, que adquiriu a Fazenda Cincinatina, a qual abrangia 21 quilômetros pelo espigão Peixe – Feio, do Sr. Cincinato César da Silva Braga.

O Patrimônio foi do aberto outro lado da linha do trem, oposto ao de Antonio Pereira da Silva, pois Bento de Abreu sabia que a extensão dos trilhos da Companhia Paulista alcançaria em breve esta área. Pereira da Silva já havia feito indiretamente o trabalho de base e divulgação da área, de modo que o patrimônio de Vidal se beneficiou da infra-estrutura de Alto Cafezal. Assim é fundado o Patrimônio de Marília, nome que de acordo com o esquema de denominação por ordem alfabética das estações do ramal da Paulista, deveria começar pela letra “M”. Foram propostos vários nomes, como Marathona, Mogúncio e Macau, mas Bento de Abreu não ficou satisfeito com nenhum desses, e em uma de suas viagens de navio à Europa leu o livro do inconfiante mineiro Tomás Antônio Gonzaga “Marília de Dirceu”, de onde tirou o nome de Marília.

Além do Patrimônio de Marília, a Fazenda Cincinatina foi dividida em várias outras fazendas, conforme Bento de Abreu havia proposto fazer quando iniciou sua marcha rumo ao oeste. A Fazenda Santa Antonieta coube à sua filha Maria Antonieta. Às filhas, Helena (1916 – 1946), falecida precocemente aos 30 anos, e Olga (1912 – 1999), casada com Oswaldo Passos de Andrade (1913 – 1999), coube a Fazenda Cascata. A Fazenda Santa Helena tornou-se propriedade de Maria Izabel (1907 – 1987), casada com o advogado Paulo Pinto de Carvalho (1903 – 1968). Coube a Bento Filho a Fazenda São Paulo, localizada no distrito de Padre Nóbrega, e a Palmital ficou com o próprio Bento de Abreu.

Vidal fez de tudo para impulsionar o desenvolvimento do seu próprio patrimônio, e para isso investiu em infra-estrutura e em recursos humanos, atraindo profissionais liberais em diversas áreas que para lá se dirigiam dispostos a trabalhar com ele. Ao mesmo tempo, dobrou esforços para trazer o mais rápido possível os trilhos da Companhia Paulista, que ali chegaria em 1928. E para garantir que a futura estação ferroviária fosse construída na sua propriedade um de seus primeiros atos após a compra da Fazenda Cincinatina foi doar terreno à Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

O loteamento, executado pelo engenheiro Dr. Durval de Menezes, foi projetado no sistema xadrez, com ruas de 16 metros de largura e quarteirões de 100 por 100 metros, divididos em lotes de 10 por 40, em duas frentes justapostas, tendo nas laterais, do centro, dois lotes em cada lado, de 10 por 50 metros.



Fig. 10 - Mapa do loteamento de terras de propriedade do Sr. Bento de Abreu Sampaio Vidal – Patrimônio de Marília, Bairro Cascata, Bairro Palmital e Bairro da Aviação (Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal da Câmara de Marília).

Acredita-se que o projeto inicial era que as ruas coincidissem com as esboçadas, ou já existentes no Patrimônio Alto Cafezal, porém isso não aconteceu possivelmente por dois motivos: por ter sido deixada uma faixa de terras no espigão para a posterior passagem da linha férrea e pela resistência oferecida pelo encarregado do loteamento do Alto Cafezal, que arrancava as estacas plantadas pelo engenheiro Menezes no espigão divisor.



Fig. 11 - Avenida Sampaio Vidal, onde se observa que as ruas dos dois patrimônios não coincidem
(Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal da Câmara de Marília).

O terceiro Patrimônio que deu origem à Cidade de Marília foi o de Vila Barbosa, fundado pelo Sr. José Vasques Carrion, e confrontava-se com os Patrimônios de Alto Cafezal, dando continuidade ao plano de quarteirões deste, de 88 por 88 metros, divididos em 10 lotes, sendo oito de 22 por 33 metros e dois de 22 por 44 metros, e com o de Marília, adaptando-se aos quarteirões deste Patrimônio também.

Aos três Patrimônios iniciais, Alto Cafezal, Marília e Vila Barbosa, muitos outros depois foram acrescidos, como os de Vila Palmital, em 1934, e os de Vila São Miguel e Vila Bassan, em 1935. Essas diferentes células acabaram por *“constituir um conjunto urbano, mas no qual ainda se percebem traços da heterogeneidade original: uma rua mais larga serve de fronteira; mais ou menos adiantada está a urbanização; e sobretudo, os bairros operários procedem das fundações mais recentes e distantes do centro comercial, fiel ao primeiro patrimônio”* (MONBEIG: 1984, p.334).

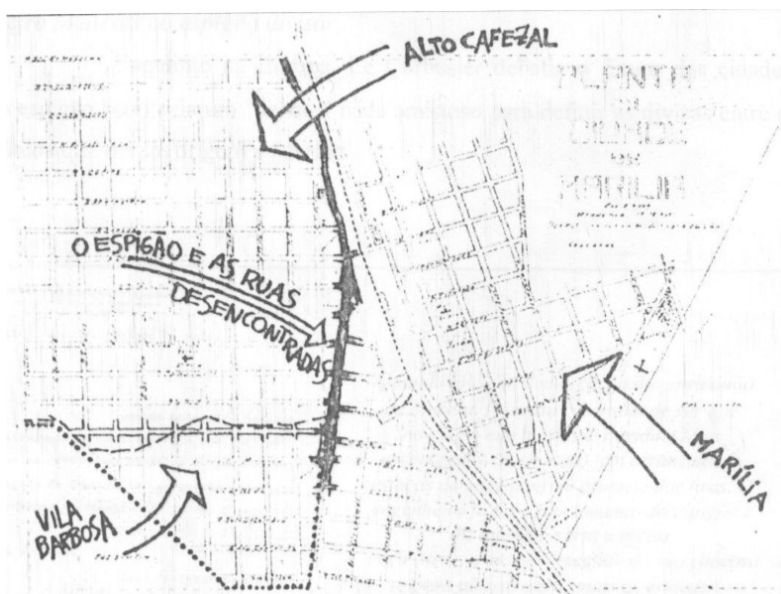


Fig. 12 - Mapa dos três primeiros patrimônios (Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal da Câmara de Marília).

À medida que novos loteamentos iam sendo abertos, se fixavam nestes os usos residencial e industrial. Por outro lado, as indústrias repeliam as classes mais altas e atraíam as de baixa renda, tendo como consequência a diferenciação do preço dos lotes de acordo com o uso do solo, além de suas distâncias à estação ferroviária. O valor potencial dos lotes era muito explorado pelos patrimônios fundados mais tardiamente, pois muitas vezes o fundador esperava a terra aumentar de preço para iniciar o loteamento.

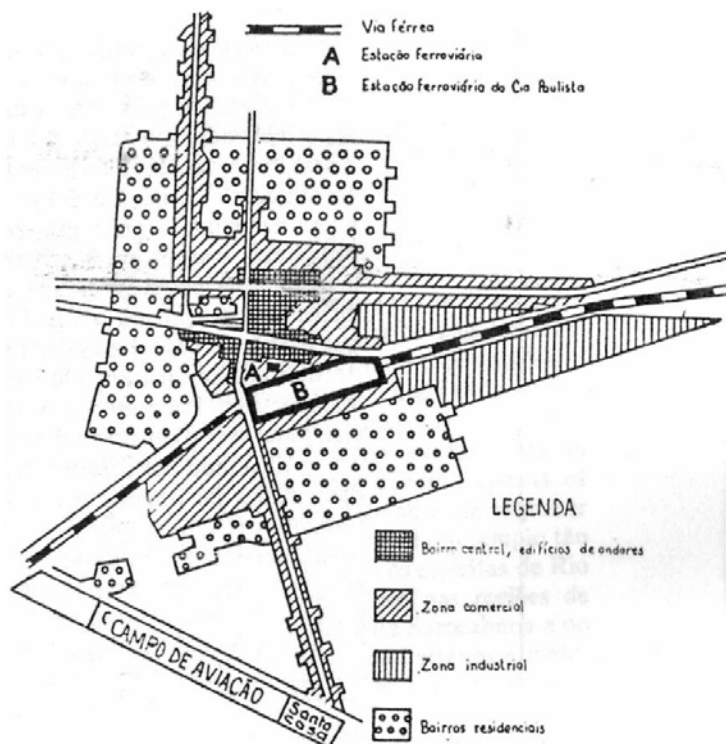


Fig. 13 - Planta funcional de Marília (Fonte: MONBEIG: 1984, p.369).

Em 22 de dezembro de 1926, foi criado o Distrito de Paz de Marília, no Município de Cafelândia e Comarca de Pirajuí, que foi instalado quase no fim de 1927. Nesse mesmo ano, mais precisamente no dia 29 de outubro, Bento de Abreu apresentou à Câmara Municipal dos Deputados o projeto para elevação de Marília a município, o que se deu em 24 de dezembro de 1928, de acordo com o decreto nº 2.320. Porém a instalação só ocorreu no dia 04 de abril de 1929.

Com a elevação de Marília a município, iniciou-se a luta para a conquista da Comarca, cujo Decreto de criação foi assinado pelo Interventor Federal de São Paulo, General de Divisão Waldomiro Castilho de Lima, em 27 de junho de 1933, ocorrendo a instalação em 19 de junho do mesmo ano.

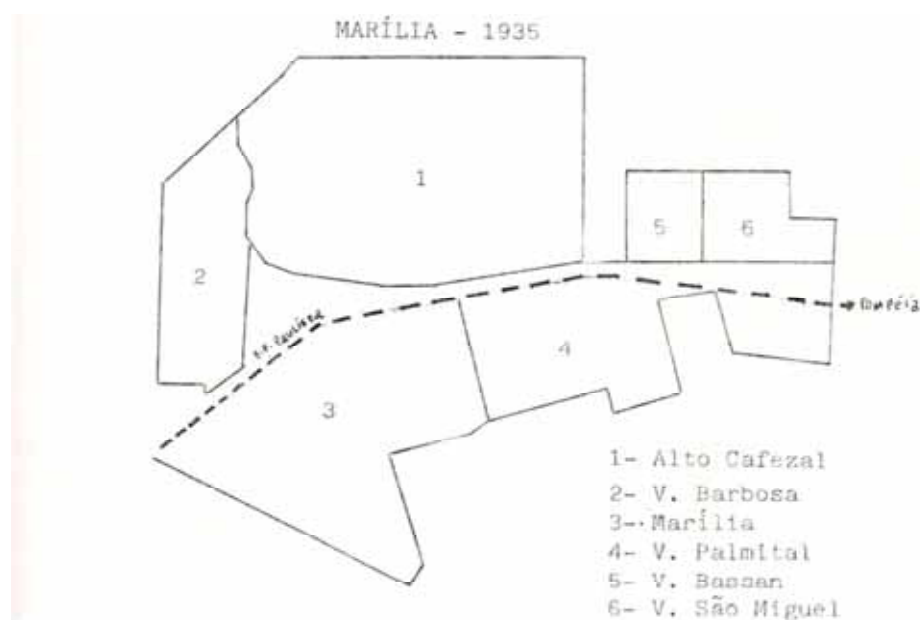


Fig. 14 - Mapa dos cinco primeiros loteamentos de Marília (Fonte: MONBEIG: 1941)

4.2. Espaços livres públicos no centro da cidade de Marília

Nos dois primeiros patrimônios que deram início à cidade de Marília, Alto Cafezal e Marília, foram reservados espaços para a construção de igrejas e seus jardins, porém, a construção foi realizada, mas o ajardinamento não.



*Fig. 15 - Mapa de Marília com a localização das duas principais praças da cidade: 1 – Praça Maria Izabel (patrimônio Alto Cafezal) e 2 – Praça Santo Antônio (patrimônio Marília).
(Fonte: Prefeitura Municipal de Marília, 2006. Adaptação – Giovanna C. M. Machado).*

4.2.1. Praça Santo Antônio

A fundação da praça se deu juntamente com a formação de seu patrimônio, Alto Cafezal, no ano de 1919, ocupando uma quadra de 83 x 83 m, porém seu ajardinamento só foi feito entre os anos de 1956 e 1959, e permanece o mesmo até hoje. Seu desenho é sinuoso e no centro da praça se encontra a Igreja de Santo Antônio.



Fig. 16 - Capela de Santo Antônio (Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal da Câmara de Marília).



Fig. 17 - Placa encontrada no jardim da Praça Santo Antônio (Foto de Giovanna C. M. Machado – 2007).



Fig. 18 - Cartão Postal de Marília (Fonte: MARÍLIA – IGREJA SANTO ANTONIO. Marília: 2006).

4.2.2. Praça Maria Izabel

Esta praça é considerada um dos cartões postais da cidade, e se localiza entre as Avenidas Nelson Spielmann e Pedro de Toledo e as Ruas 9 de julho e Paraíba. A escolha do projeto da praça se deu através de licitação na gestão de João Neves Camargo, e o ganhador foi o Sr. Germano Limber, em 11 de abril de 1935. As obras se iniciaram 90 dias após a aprovação do projeto.

Inicialmente a praça era formada de duas quadras (as de número 25 e 51 do patrimônio), porém, no final da década de 1970, foi realizada uma grande reforma, ocorrendo então a união entre as quadras, e a retirada da Rua Sergipe, que possuía 16 metros de largura e 100m de comprimento. Entretanto, atualmente, as duas quadras foram separadas novamente, voltando a ser como era originalmente.



Fig. 19 - Praça Maria Izabel - a foto não possui data, mas percebe-se pelo porte de sua vegetação que provavelmente tenha pouco tempo de implantação (Fonte: Biblioteca da Câmara Municipal de Marília).



Fig. 20 - Cartão Postal de Marília – Praça Maria Izabel ou Jardim São Bento – década de 60 (Fonte: MARÍLIA – JARDIM SÃO BENTO – DÉC. 60. Marília: 2006).

5. Área de Intervenção



Fig. 21 – Vista aérea da região (Fonte: <http://earth.google.com.br/>. Acessado em 09 abril 2009).

A área de intervenção compreende uma parte da região central da cidade, que vai desde a praça Maria Izabel, construída na década de 1930, até a Avenida Sampaio Vidal, uma das vias mais importantes da cidade e que servia como divisa entre os Patrimônios Alto Cafezal e Marília.

Nessa região se encontram importantes edifícios, como a antiga Estação Ferroviária e o Terminal Rodoviário Urbano “Dom Hugo Bressane de Araújo”, este que confere ao local um grande fluxo de pedestres e ônibus.

5.1. Análise do Entorno

A área se encontra no centro da cidade, uma região predominantemente de comércio e serviço, e próxima à Avenida Sampaio Vidal, rua que era divisa entre os Patrimônios Alto Cafezal e Marília. Apesar do intenso movimento de automóveis e pedestres, a região se encontra um pouco degradada, sendo mais utilizada nos horários em que o comércio se encontra aberto.

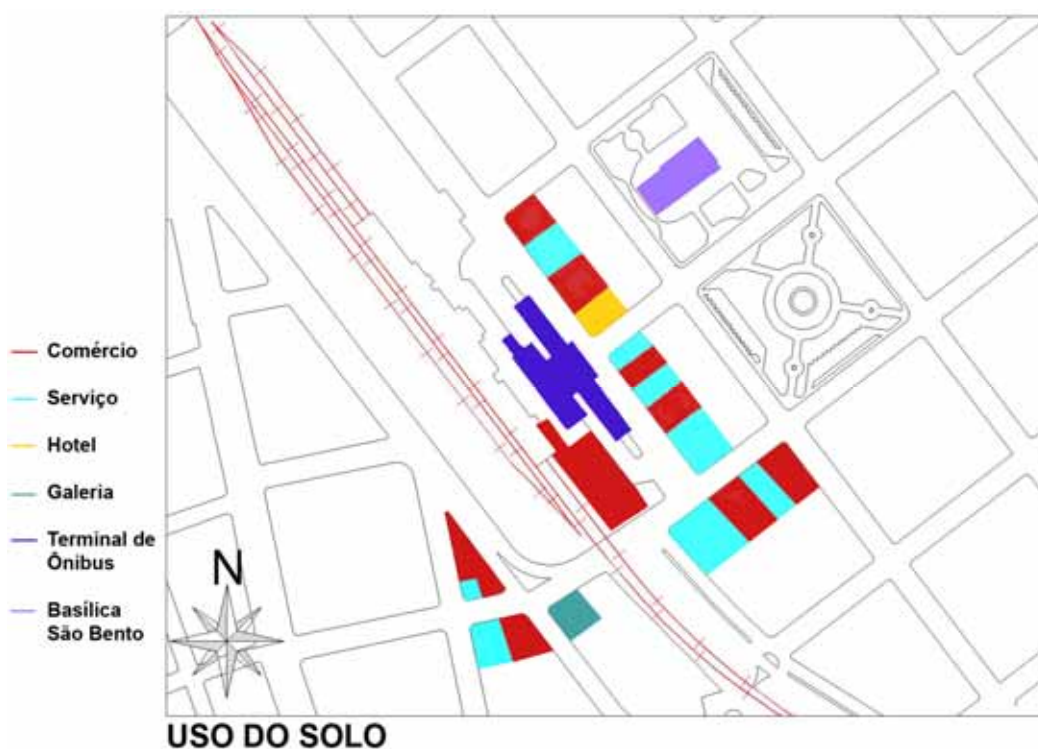


Fig. 22 – Área de intervenção – Uso do solo (Desenho: Rafaela Maria Serafim).

Observa-se que na área predomina o uso comercial e de serviços, porém foram destacados outros importantes pontos da região, como o Hotel, a Basílica de São Bento e uma Galeria, porém, o maior responsável dentre esses importantes pontos com relação à influência no fluxo de automóveis e pessoas na região, é o Terminal de Ônibus, ao lado do qual existe uma área de comércio informal.

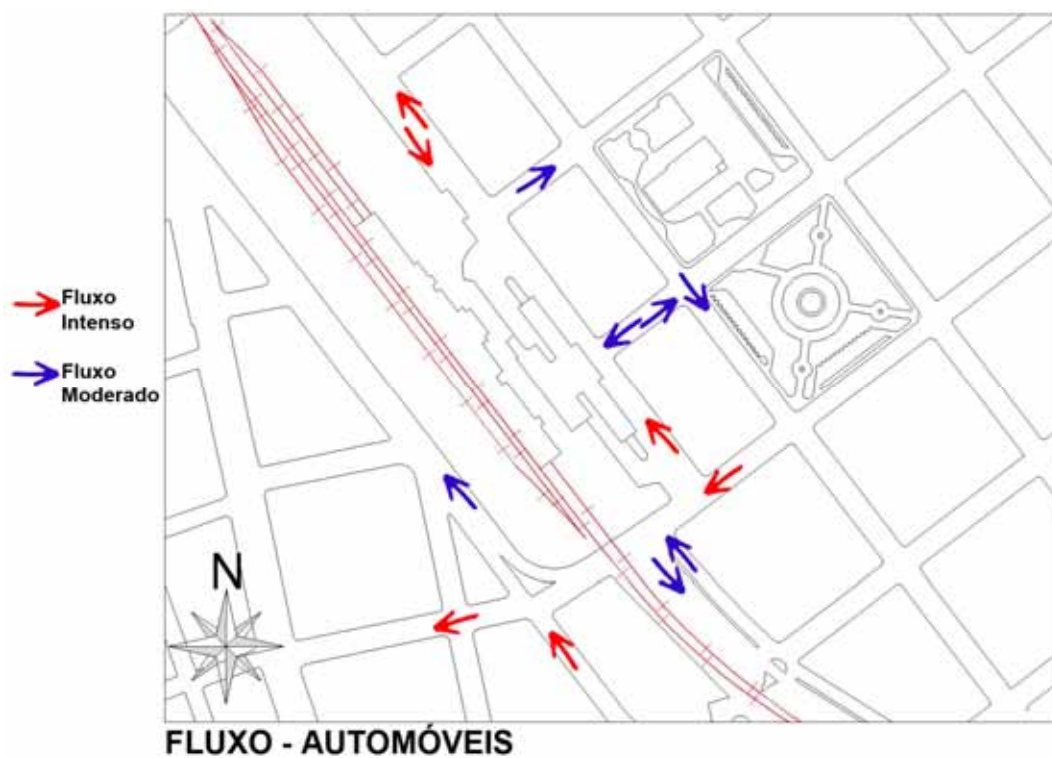


Fig. 23 – Área de intervenção – Fluxo de automóveis (Desenho: Rafaela Maria Serafim).

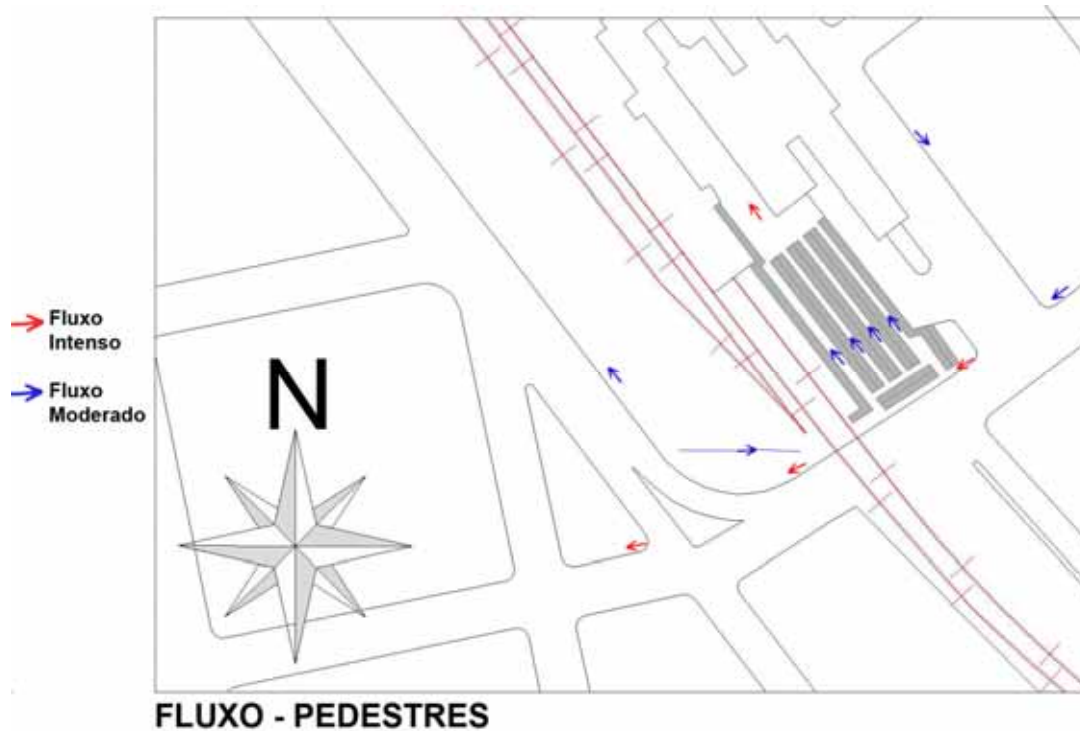


Fig. 24 – Área de intervenção – Fluxo de pedestres (Desenho: Rafaela Maria Serafim).

Nos arredores à área distinguem-se poucas áreas livres públicas. Uma delas é a Praça Maria Izabel, local onde se encontra a Igreja de São Bento.



Fig. 25 – Praça Maria Izabel (Foto: Giovanna Carraro M. Machado – fevereiro 2007).



Fig. 26 – Igreja de São Bento (Foto: Giovanna Carraro M. Machado – fevereiro 2007).

Outro espaço livre público observado compreende a área ao lado dos trilhos da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Local onde também se encontra a antiga Estação Ferroviária, na qual atualmente funcionam lojas de móveis e também serve de abrigo para moradores de rua.



Fig. 27 – Lojas de móveis que funcionam na antiga Estação Ferroviária da cidade (Foto: Rafaela M. Serafim – fevereiro 2007).



Fig. 28 – Área da antiga Estação Ferroviária da cidade usada como abrigo por moradores de rua (Foto: Rafaela M. Serafim – fevereiro 2007).

O pequeno número de áreas livres públicas pode ser explicado por se tratar da região central da cidade e, conseqüentemente, uma área com um grande número de edificações, fatores que aliados à falta de planejamento urbano causam o desaparecimento das áreas verdes, assim como à precária arborização.

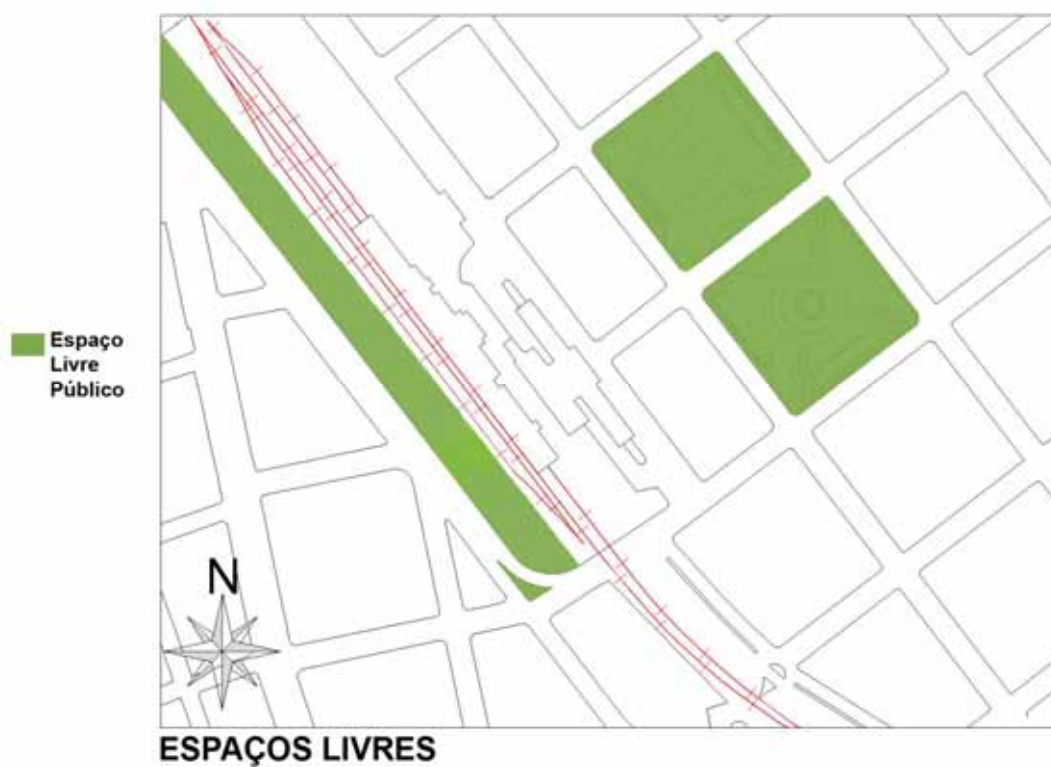


Fig. 29 – Área de intervenção – Espaços Livres Públicos (Desenho: Rafaela Maria Serafim).



Fig. 30 – Área de intervenção – Áreas Sombreadas (Desenho: Rafaela Maria Serafim).

Por outro lado, na região central são encontrados diversos tipos de equipamentos, como telefone público, ponto de ônibus, estacionamento e ponto de táxi e moto táxi.



Fig. 31 – Área de intervenção – Equipamentos (Desenho: Rafaela Maria Serafim).

Coincidentes a alguns equipamentos foram notados alguns pontos de encontros, como junto a ponto de moto táxi e de táxi. Dos pontos observados, apenas um não coincide com nenhum tipo de equipamento, e se localiza no local onde será proposto uma praça.



Fig. 32 – Área de intervenção –Pontos de Encontro (Desenho: Rafaela Maria Serafim).

5.2. Pesquisa de campo

Foram realizadas, nos dias 4 e 5 de junho, 45 entrevistas com pessoas que passavam pela área estudada, para saber o motivo pelo qual o entrevistado passava pelo local, a frequência e que melhorias gostaria que ocorressem. O resultado obtido foi:

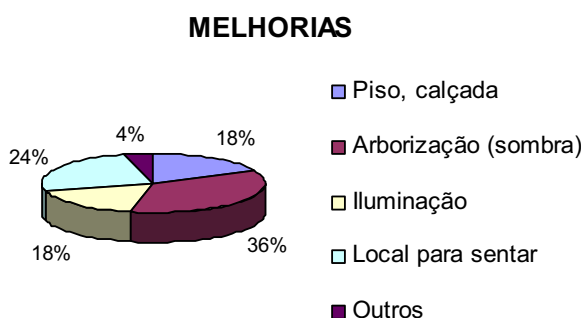
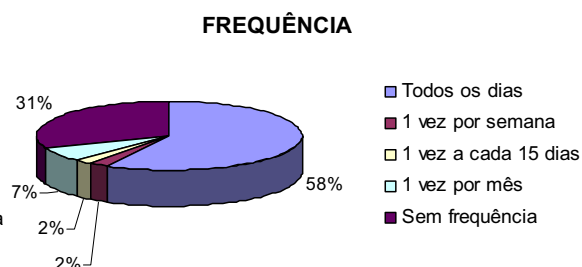
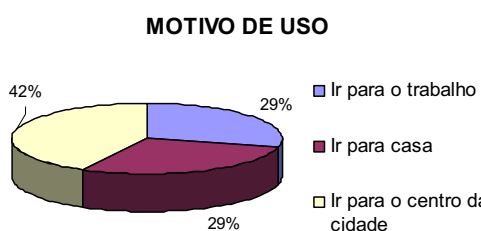
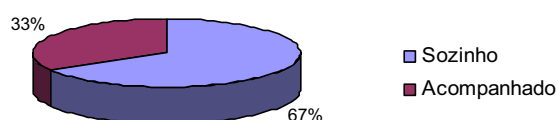
SEXO	
F	24
M	21
	45

Sozinho	30
Acompanhado	15
	45

MOTIVO DE USO	
Ir para o trabalho	13
Ir para casa	13
Ir para o centro da cidade	19
	45

FREQUÊNCIA	
Todos os dias	26
1 vez por semana	01
1 vez a cada 15 dias	01
1 vez por mês	03
Sem frequência	14
	45

MELHORIAS	
Piso, calçada	08
Arborização (sombra)	16
Iluminação	08
Local para sentar	11
Outros	02
	45



Pelos resultados observa-se que quase não há diferença entre o sexo das pessoas que frequentam a área, e que a maioria estava sozinha. 42% dos entrevistados estavam no local porque iam ao centro da cidade, 29% porque o local fazia parte do trajeto para ir ao trabalho e 29% estavam voltando para casa. Dos entrevistados, a maior parte (58%) afirmou passar pelo local todos os dias, 31% declararam não ir com uma frequência definida, 7% vai pelo menos uma vez ao mês, 2% vai uma vez por semana e outros 2% vão uma vez a cada mês.

Com relação às melhorias 36% indicaram maior arborização, 24% mencionaram a melhoria da iluminação, 18% a calçada/piso, outros 18% locais para sentar e apenas 4%, o que representa dois entrevistados, indicaram outras melhorias, sendo uma a melhoria da segurança e a outra pessoa declarou que não havia nada para melhorar.

6. Projeto de Requalificação

6.1. Diretrizes Projetuais

Após análise e cruzamento de todas as informações e observações feitas no local, são propostos:

- Colocação de postes de iluminação na escala do pedestre;
- Adaptação das calçadas para que atendam às necessidades dos mais diversos usuários;
- Realocação do Centro de Compras “Josué Francisco Camarinha” para o prédio da antiga Estação Ferroviária, conferindo um novo uso a este espaço;
- Conferir identidade à região através do mobiliário urbano;
- Criação de sistema de fiação subterrânea para telefonia, TV e iluminação;
- Tratamento paisagístico nas áreas livres.

6.2. As Intervenções

6.2.1. Arborização urbana

A arborização urbana desempenha um importante papel na melhoria da qualidade de vida das pessoas, uma vez que traz consequências benéficas para a saúde e o bem estar humano, já que provoca a purificação do ar, absorve ruídos e atenua o calor, além de promover uma sensação psicológica de satisfação.

A vegetação no meio urbano interfere:

- nas condições de conforto ambiental, pois influencia no conforto térmico através do sombreamento da copa das árvores e do aumento da umidade relativa do ar;

- na melhoria da qualidade do ar por meio da redução dos níveis de poluição e retenção de partículas sólidas;
- na atenuação dos ruídos produzidos pelo trânsito e pelas pessoas;
- aumenta a permeabilidade do solo, absorvendo a água das chuvas e evitando enchentes;
- minimiza a poluição visual;
- suaviza os reflexos da luz que incidem sobre fachadas e outros elementos urbanos;
- propicia abrigo e alimentação à avifauna urbana;
- servem de barreira visual, além de delimitar e ordenar os espaços urbanos.

Implantação da arborização em vias públicas

- Faixas permeáveis

“Em volta das árvores plantadas deverá ser adotada uma área permeável, seja na forma de canteiro, faixa ou piso drenante, que permita a infiltração de água e a aeração do solo. As dimensões recomendadas para essas áreas não impermeabilizadas, sempre que as características dos passeios ou canteiros centrais o permitirem, deverão ser de $2,0m^2$ para árvores de copa pequena (diâmetro em torno de $4,0m$) e de $3,0m^2$ para árvores de copa grande (diâmetro em torno de $8,0m$)” (SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE: 2005, p. 6, 7).

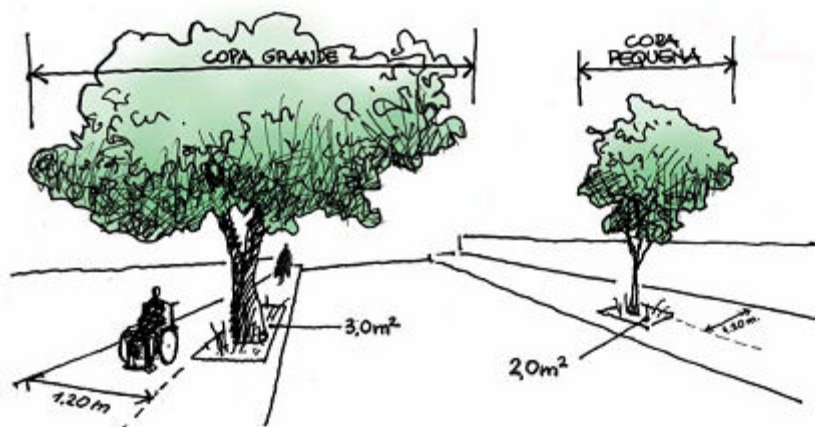


Fig. 33 – Representação das faixas permeáveis (Fonte: SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE: 2005, p. 7)

- Escolha das espécies

O plantio de árvores deve resultar de estudos e planejamentos, visto que a utilização de espécies inadequadas implica em situações de conflito com as redes elétricas e em gastos com o investimento para a realização de podas periódicas.

Para uma escolha correta é necessário que as espécies estejam adaptadas ao clima e tenham o porte adequado ao espaço disponível. Tem-se que observar as características da árvore e do meio ambiente local, principalmente quanto ao porte, volume, incidência solar, se não apresenta princípios tóxicos perigosos, se possui flores ou frutos e a largura da calçada.

Também é aconselhável o plantio de árvores nativas da região, contribuindo assim, para a manutenção da biodiversidade.

- Distância de elementos de referência

Durante a elaboração de projeto de arborização de vias públicas, deve-se atentar para a interferência que as árvores podem causar aos equipamentos públicos, por isso deve-se observar:

- a iluminação pública, para que não haja interferência no feixe luminoso das lâmpadas;
- o posicionamento da árvore, que não deverá obstruir a visão dos usuários em relação a placas de identificação e sinalizações pré-existentes para orientação ao trânsito.

Segundo o “Manual de Arborização Urbana”, da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo, a distância mínima em relação aos diversos elementos de referência existentes nas vias públicas deverá obedecer às correspondências abaixo especificadas:

<i>Distância mínima em relação a:</i>	<i>Características máximas da espécie</i>		
	<i>Pequeno Porte</i>	<i>Médio porte</i>	<i>Grande porte</i>
<i>Esquina</i>			
<i>(referenciada ao ponto de encontro dos alinhamentos dos lotes da quadra em que se situa)</i>	<i>5,00m</i>	<i>5,00m</i>	<i>5,00m</i>
<i>iluminação pública</i>	<i>(1)</i>	<i>(1)</i>	<i>(1) e (2)</i>
<i>postes</i>	<i>3,00m</i>	<i>4,00m</i>	<i>5,00m (2)</i>
<i>placas de identificação e sinalizações</i>	<i>(3)</i>	<i>(3)</i>	<i>(3)</i>
<i>equipamentos de segurança (hidrantes)</i>	<i>1,00m</i>	<i>2,00m</i>	<i>3,00m</i>
<i>instalações subterrâneas (gás, água, energia, telecomunicações, esgoto, drenagem)</i>	<i>1,00m</i>	<i>1,00m</i>	<i>1,00m</i>
<i>ramais de ligações subterrâneas</i>	<i>1,00m</i>	<i>3,00m</i>	<i>3,00m</i>

<i>mobiliário urbano (bancas, cabines, guaritas, telefones)</i>	2,00m	2,00m	3,00m
<i>galerias</i>	1,00m	1,00m	1,00m
<i>caixas de inspeção (boca-de-lobo, boca-de-leão, poço-de-visita, bueiros, caixas de passagem)</i>	2,00m	2,00m	3,00m
<i>fachadas de edificação</i>	2,40m	2,40m	3,00m
<i>borda de faixa de pedestre</i>	1,00m	2,00m	1,5R (5)
<i>guia rebaixada, gárgula, transformadores</i>	5,00m	8,00m	12,00m
<i>espécies arbóreas</i>	5,00 (4)	8,00 (4)	12,00 (4)

Notas:

- (1) Evitar interferências com cone de iluminação.
- (2) Sempre que necessário, a copa de árvores de grande porte deverá ser conduzida (precocemente), através do trato cultural adequado, acima das fiações aéreas e da iluminação pública.
- (3) A visão dos usuários não deverá ser obstruída.
- (4) Caso as espécies arbóreas sejam diferentes, poderá ser adotada a média aritmética.
- (5) Uma vez e meia o raio da circunferência circunscrita à base do tronco da árvore, quando adulta, medida em metros.

Com relação às áreas públicas a distância mínima em relação aos diversos elementos de referência existentes deve obedecer à correspondência especificada abaixo:

	Distância mínima (m) para árvores de:		
	Pequeno porte	Médio porte	Grande Porte
<i>Instalações subterrâneas</i>	1,0	1,0	1,0
<i>Mobiliário urbano</i>	2,0	2,0	3,0
<i>Galerias</i>	1,0	1,0	1,0
<i>Caixas de Inspeção</i>	2,0	2,0	3,0
<i>Guia rebaixada, faixas de travessia</i>	1,0	2,0	3,0
<i>Transformadores</i>	5,0	8,0	12,0
<i>Vias públicas</i>	-	-	5,0

6.2.2. Estação Ferroviária

A estação ferroviária de Marília foi inaugurada como ponta de linha do então Ramal de Agudos em 30 de dezembro de 1928, sendo o prédio original substituído pelo atual no ano de 1955, por motivos não conhecidos.

No dia 10 de novembro de 1998, ocorreu o leilão de privatização dos 5.252 km de linhas ferroviárias existentes no Estado de São Paulo, e que eram administradas pela Fepasa (Ferrovia Paulista S/A). A FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A. obteve a concessão, por um prazo de 30 anos e prorrogável por até igual período, da Malha Paulista, cuja outorga foi efetivada por Decreto Presidencial de 22/12/98, publicado no Diário Oficial da União de 23/12/98, e a empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/01/99.

O último trem de passageiros passou na cidade no mesmo ano em que a empresa iniciou seus serviços (1999), e o de carga em 2001. E desde então, tudo ficou abandonado, e a estação passou a ser utilizada como posto de saúde.

Em fevereiro de 2001, a Procuradoria da República em Marília entrou com uma Ação Civil Pública contra a RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A (dissolvida), FERROBAN e União Federal, visando obrigá-las a realizar a vigilância, a reparação emergencial e a instalação de equipamentos de segurança contra incêndio nos prédios e galpões abandonados pela RFFSA e FERROBAN, uma vez que tal local traz grandes riscos aos moradores da região.

Na petição é exposto o Ofício de n.º 10GB-063/12/00 de 08 de junho de 2000 (fls. 44/45), do Chefe da Seção de Atividades Técnicas do Décimo Grupamento de Bombeiros, no qual é esclarecido, após a realização de vistoria, que *“o referido imóvel é utilizado como Estação Ferroviária da FERROBAN – Ferrovia Bandeirantes S/A, Comércio de Móveis, Salões de Depósitos, Estacionamentos, além de outras áreas indefinidas e totalmente abandonadas”*. E conclui-se que a edificação está *“sem os Sistemas básicos de segurança, além de se tratar de prédio antigo, com possível falta de manutenção: estrutural, do sistema de instalação elétrica, hidráulica e esgoto, acrescidos da alta carga de incêndio, com possível permanência de desocupados e andarilhos em suas áreas abandonadas, são fatores que comprometem de forma muito acentuada a segurança, principalmente contra incêndios, com riscos incalculáveis a vida ao patrimônio local e adjacentes”*.

Em resposta, foi enviado à Procuradoria em Marília o Laudo de Vistoria em que os engenheiros chegaram às seguintes conclusões:

“Concluimos que, apesar de ser um conjunto de prédios antigos, aparentemente os mesmos não apresentam hoje indícios de desabamento iminente, mas se não houver manutenção dos mesmos pode ocorrer infiltração de água e

consequentemente apodrecimento da estrutura de madeira do telhado; causando desabamento do mesmo.

Devido ao abandono e fácil acesso, notamos vários andarilhos que ali moram, fazendo fogo para aquecer comida, podendo até causar princípio de incêndio.

A falta de manutenção nos telhados, em dias de muito vento podem causar o desabamento e deslocamento das telhas.

Não existe nenhum equipamento de segurança e prevenção contra incêndio e vários galpões são utilizados como venda e depósito de móveis, materiais estes altamente combustíveis.

Observamos também, que o pátio da estação tem sido utilizado como estacionamento de veículos.

Tendo em vista a localização do imóvel periciado, o abandono, a falta de manutenção e conservação dos mesmos, prejudica a imagem e paisagem urbanística da cidade.”

Assim, com o intuito de requalificar o local, é proposto a realocação do Centro de Compras “Josué Francisco Camarinha” para o prédio da antiga Estação Ferroviária, conferindo um novo uso a essa e, consequentemente, resolvendo a questão do abandono do prédio, bem como dos 132 boxes que atualmente se encontram no calçadão ao lado do Terminal Rodoviário Urbano “Dom Hugo Bressane de Araújo”.



Fig. 34 – Mapa de localização (Desenho: Rafaela M. Serafim).

6.2.3. Calçadas

Com relação às calçadas, estas devem ser adaptadas para que o local possa ser freqüentado por todas as pessoas, independente do fato de possuírem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, buscando-se assim, uma calçada bem conservada, na qual as pessoas possam caminhar com segurança em um percurso livre de obstáculos e, ao mesmo tempo, encontrarem todos os usos e serviços de seus interesses.

Deste modo, torna-se necessário a instalação de sinalização tátil no piso, que pode ser do tipo alerta ou direcional, e que deve ter uma cor contrastante com o resto do pavimento, para que sejam perceptíveis a pessoas com baixa visão.

Piso tátil de alerta é um recurso que auxilia a pessoa portadora de deficiência visual quanto ao seu posicionamento na área da calçada. Ele deve ser instalado em áreas de rebaixamento de calçada, travessia elevada, canteiro divisor de pistas ou obstáculos suspensos.

O piso direcional é instalado formando uma faixa que acompanha o sentido do deslocamento e tem a largura variando entre 25cm a 60cm. Esta faixa deve ser utilizada em áreas de circulação, indicando o caminho a ser percorrido.

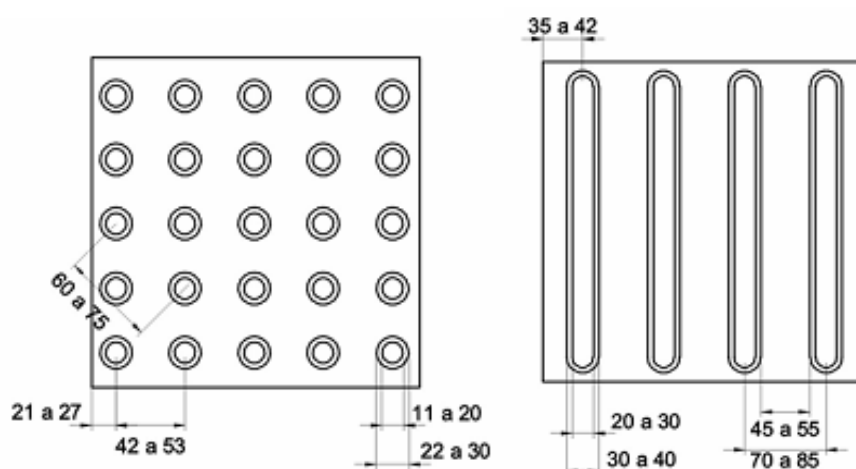


Fig. 35 – Sinalização tátil de alerta e direcional – modulação do piso (dimensões em milímetros).

(Fonte: ABNT: 2004, p. 31 e 34).

Com o intuito de organizar suas funções, a calçada com mais de 2,00m de largura pode ser dividida em três faixas:

Faixa de serviço – com largura mínima recomendável de 0,75m, é a faixa mais próxima da rua, destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras. Esta faixa é de implantação obrigatória.

Faixa livre – com largura mínima de 1,20m, é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporário ou permanente ou vegetação, e deve atender às seguintes características:

- possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original.

Esta faixa também é de implantação obrigatória.

Faixa de acesso – existente apenas em calçadas com largura maior que 2m, é a área em frente ao imóvel ou terreno, onde podem estar vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel, como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É, portanto, uma faixa de apoio à propriedade, e a única de implantação não obrigatória.



Fig. 36 – Ilustração do padrão das calçadas. (Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO: 2005, p. 5).

No presente projeto, com relação ao tipo de material da calçada, será proposto um piso do tipo drenante, cuja dimensão é 40x40x05 cm, da marca Tecnogran do Brasil, o qual possui um acabamento rústico e é anti-derrapante, sendo 100% permeável, auxiliando na alimentação dos lençóis freáticos e se tornando uma importante ferramenta no combate às enchentes e enxurradas.



Fig. 37 – Exemplo do piso drenante (Fonte: <http://www.tecnogran.com.br/drenante/index.html>. Acessado em 19 julho 2009).

No que diz respeito ao desenho, buscou-se quebrar a retidão da malha urbana quadriculada através da inserção de linhas orgânicas, as quais acompanham e conferem qualidade ao percurso já realizado pelos pedestres.

6.2.4. Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano é parte componente do desenho urbano, uma vez que possibilita a integração de forma positiva à paisagem local, contribuindo para qualificar a identidade visual da cidade e passar a idéia de ordem e conforto. Assim, vê-se a importância de um mobiliário bem projetado e disposto nas vias.

- Postes de iluminação

Além dos postes de iluminação de vias de tráfego, propõe-se também a colocação de postes de 4m de altura para a iluminação na escala do pedestre, visando servir como incentivo para que o espaço também seja utilizado durante o período noturno, já que uma boa iluminação aumenta a sensação de segurança e inibe possíveis depredações e pichações aos equipamentos públicos.

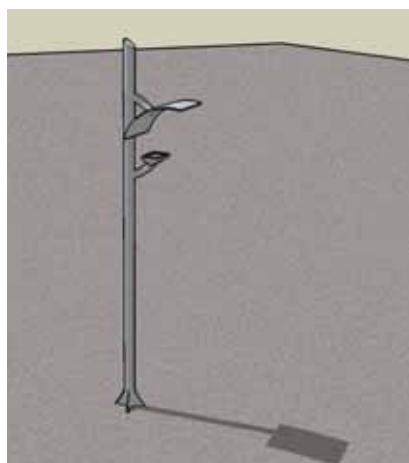


Fig. 38 – Exemplo de poste de iluminação (Desenho: Rafaela M. Serafim).

- Bancos

Os bancos propostos serão de madeira e não serão padronizados, não tendo assim, sempre o mesmo comprimento, e sendo ora banco, ora floreira.



Fig. 39 – Exemplo de banco (Desenho: Rafaela M. Serafim).

- Lixeiras

As lixeiras serão de madeira e terão lugares separados para papel, plástico, metal e lixo orgânico, além de ter no centro um local adequado para a ponta de cigarro.

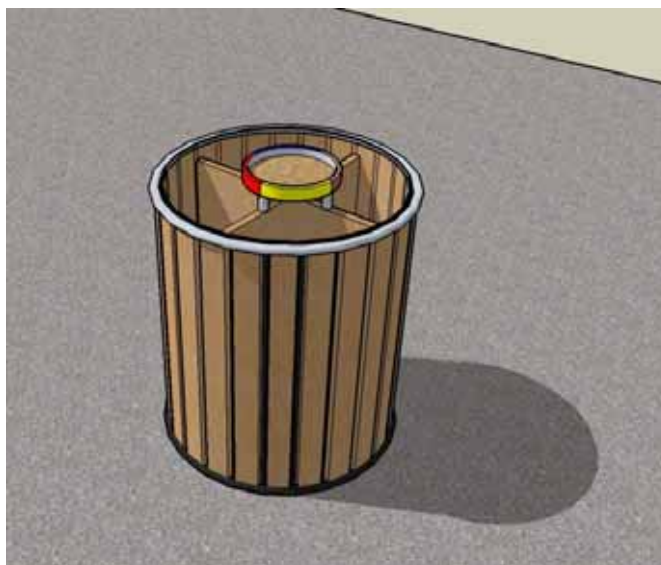


Fig. 40 – Exemplo de lixeira (Desenho: Rafaela M. Serafim).

- Ponto de táxi e moto-táxi

Os pontos de táxi e moto-táxi serão padronizados e terão um banco e uma pequena construção que servirá como ponto de apoio aos motoristas. Os pontos ainda serão organizados para que não haja vários em uma mesma rua.



Fig. 41 – Exemplo de ponto de táxi e moto-táxi (Desenho: Rafaela M. Serafim).

- Telefone público

Os telefones públicos ficarão em cabines que serão da mesma cor que os pontos de táxi e moto-táxi, criando assim, uma identidade entre os mobiliários.



Fig. 42 – Exemplo de telefone público (Desenho: Rafaela M. Serafim).

7. Considerações finais

Requalificar espaços públicos significa proporcionar melhor qualidade de vida aos habitantes de uma cidade, e no caso de áreas centrais urbanas, não apenas são requalificados os espaços, mas também as relações sociais.

No entanto, a implantação de espaços verdes não é suficiente para recuperar a vivência urbana, que vem se perdendo cada vez mais. É necessário criar espaços para as pessoas, a fim de promover a vida pedestre e, assim, promover um ambiente que possibilite relações sociais e interpessoais, o convívio social e o reencontro das pessoas com a natureza.

O crescimento populacional e, conseqüentemente, urbano é inevitável, por isso deve-se pensar no espaço público sob diversas óticas, já que a sociedade está cada vez mais heterogênea, o que implica numa grande diversidade de percepções.

8. Referência Bibliográfica

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a Edifcações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro, 2004. 97p.

CARVALHO, Rachel Coutinho M. S.. A formação da rede urbana na fronteira noroeste do Estado de São Paulo: 1890 – 1950. In: Nino Padilha (org.). **Cidade e Urbanismo: história, teorias e práticas**. 1 ed. Salvador: UFBA, 1998, v.1,p. 332 – 354.

CASTELLO, Lineu. **A Percepção do Lugar**. Porto Alegre: PROPAR/UFRS, 2007.

FERROBAN. **Ferrovias Bandeirantes S.A.**. Resumo Informativo da Ferrovia. Disponível em: < <http://www.transportes.gov.br/bit/ferro/ferroban/inf-ferroban.htm> >. Acesso em: 20 out. 2009.

FRANÇA, Ary. **A Marcha do Café e as frentes pioneiras**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1960.

GOMES, Cláudio Menna Barreto; CHIESA, Paulo. Sistema de espaços livres em Curitiba: tradição, posturas e práticas locais. In: KANTOUNI, Saide; MAGNOLI, Miranda M.; TOMINAGA, Yasuko (orgs.). **Discutindo a Paisagem**. Coleção Paisagem Aberta. São Carlos: RiMa, 2006. v. 1. p. 143 – 170.

LARA, Paulo Corrêa. **Marília, sua terra, sua gente**. Marília: Iguatemy de Comunicações, 1991.

LOPES, Ana Muller. **Percepção e Forma do Espaço Público Urbano**. Trabalho de Graduação em Arquitetura Paisagista – Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2005.

MACEDO, Silvio Soares. Espaços Livres. **Paisagem e Ambiente – Ensaio 7**, FAU-USP, São Paulo, n. 7, p. 15 – 56, junho 1995.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ, RJ, ano 7, n. 2, p. 122 – 132, 2ª semestre de 2007. Disponível em: < http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-42812007000200013&lng=pt&nrm=iso >. Acesso em: 19 setembro 2008.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MONBEIG, Pierre. **Algumas observações sobre Marília, cidade pioneira**. Revista do Arquivo Municipal, São Paulo, ano VII, vol. LXXVIII, 1941.

MONTES, Arlindo V.; MORENO, Elizabeth M.; NAKAYAMA, Iara B.; SCHELINI, Joana M. V.; GUTIERRES, José C.. **Tupã: Depoimentos de uma Cidade**. Tupã: Gráfica & Editora Multi Gráfica, 2004. 526 p.

MOREIRA, Baltazar de Godoy; MAGALHÃES, Alcides Lages de. **Marília: cidade nova e bonita**. Marília: Alto Cafezal, 1936. 304 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Manual do Programa Passeio Livre**. São Paulo: [2005]. Disponível em: http://ww.2.prefeitura.sp.gov.br/passeiolivre/pdf/cartilha_passeio_livre.pdf. Acesso em: 19 jul. 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. **Projeto Calçada Cidadã**. Vitória: 2005. Disponível em: < <http://www.vitoria.es.gov.br/calçadas/calçadas.htm> >. Acesso em: 15 out. 2009.

SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE (São Paulo). **Manual técnico de arborização urbana**. 2. ed. São Paulo, 2005. Disponível em: <http://portal.prefeitura.sp.gov.br/noticias/sec/meio_ambiente/2006/01/0002>. Acesso em: 20 out 2009.

SERDOURA, Francisco M.; SILVA, F. Nunes da. Espaço Público. Lugar de Vida Urbana. **Engenharia Civil**, UM, Portugal, n. 27, p. 5 – 16, setembro 2006. Disponível em: < http://www.civil.uminho.pt/cec/revista/Num27/n_27_pag_5-16.pdf > Acesso em: 19 setembro 2008.

SOUZA, Juliana Castro. **Análise da Paisagem: Instrumento de Intervenção nos Espaços Livres da Lagoa da Conceição – Florianópolis**. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003. Disponível em: < <http://teses.eps.ufsc.br/defesa/pdf/8568.pdf> >. Acesso em: 15 setembro 2008.

TANURI, Rosalina. **Marília, chão do nosso amor**. Marília: [s. n.], 2003. 256 p.

THOMPSON. Catharine W.; TRAVLOU, Penny (ed.). **Open Space. People Space**. New York: Taylor & Francis, 2007.

ZIOLI, Miguel. **Política com café no oeste do Estado de São Paulo: Bento de Abreu Sampaio Vidal (1872 – 1948)**. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual Paulista.

Fontes Primárias - Marília

ANÚNCIO sobre venda de lotes na Villa das Avencas. **O Alto Cafezal**, Marília, 24 fev. 1929. s. p..

ESTRADA de Ferro Paulista. **O Alto Cafezal**, Marília, 23 dez. 1928. s. p..

HISTÓRIA de Marília. **Correio de Marília**, Marília, Número Especial, s.p., jul.1948.

LARA, Paulo Corrêa. **Marília – Um pouco da sua história II**. Jornal do Comércio, Marília, 14 jun. 1987. s.p.

LARA, Paulo Corrêa. **Marília – Um pouco da sua história III**. Jornal do Comércio, Marília, 21 jun. 1987. s.p.

LEMBRANDO os fundadores de Marília. **Correio de Marília**, Marília, Número Especial, s.p., jul.1948.

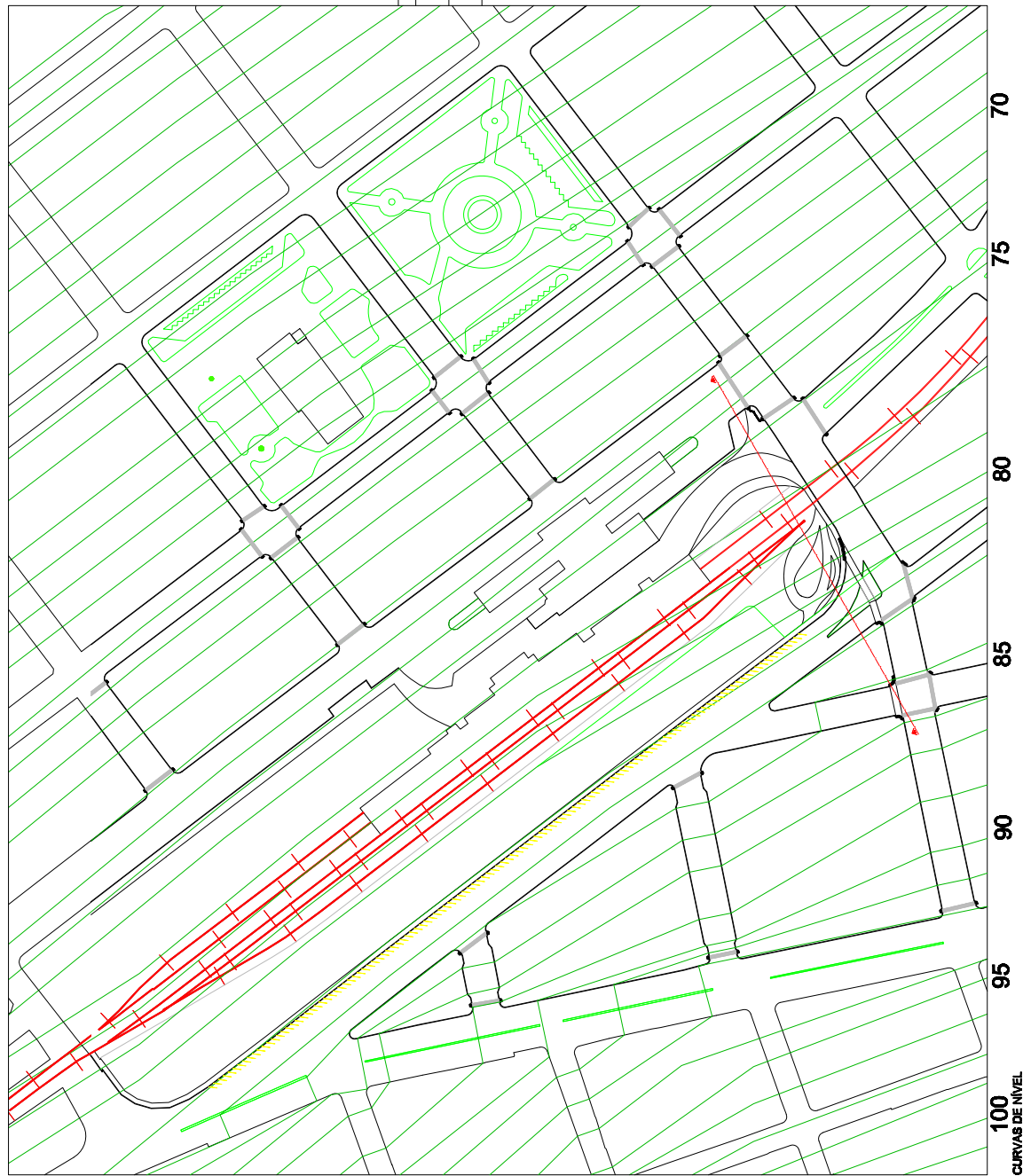
MARÍLIA - 1928. **Correio de Marília**, Marília, Número Especial, s.p., jul.1948.

O TERRITÓRIO de Marília e sua história. **Correio de Marília**, Marília, Número Especial, s.p., jul.1948.

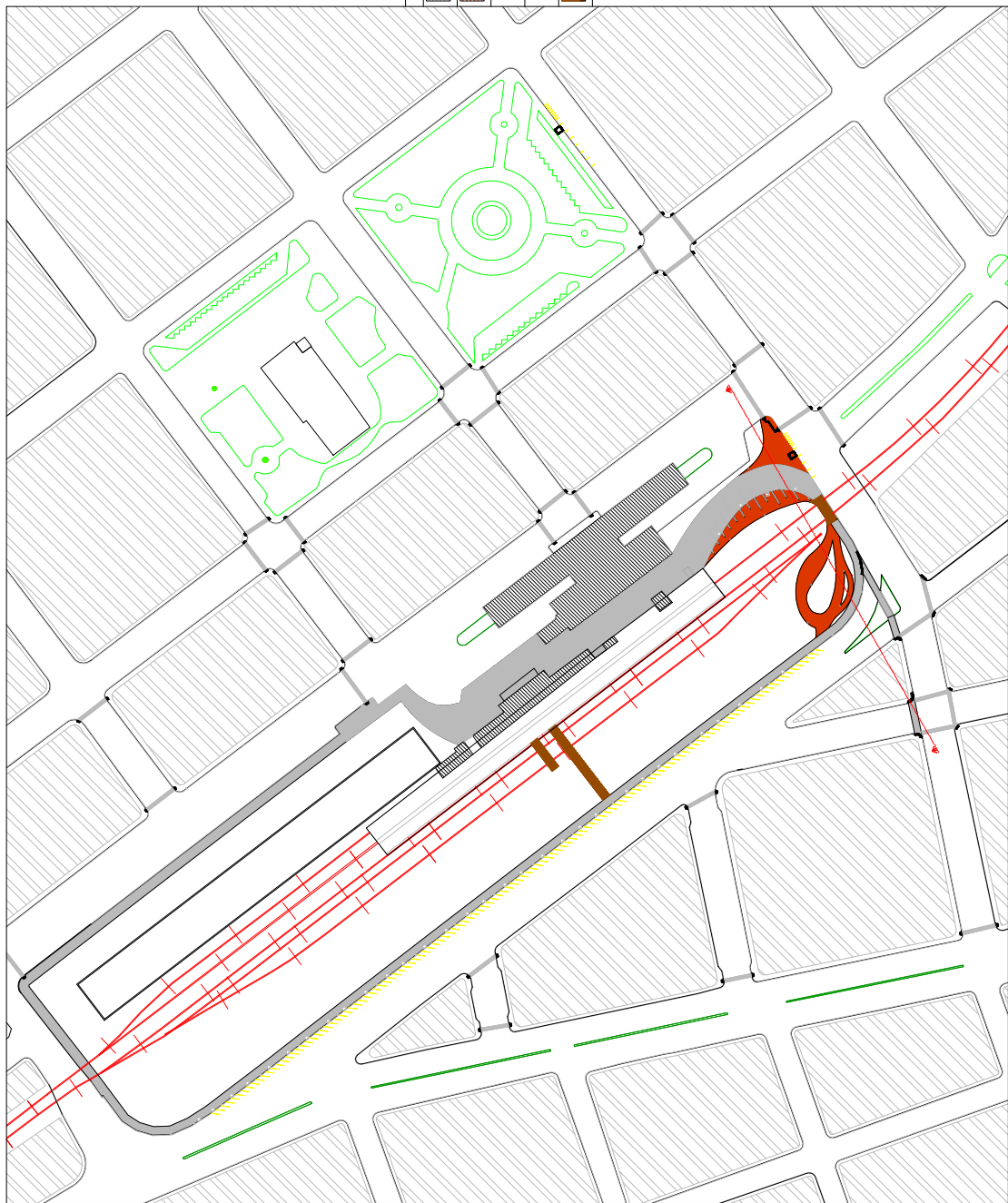








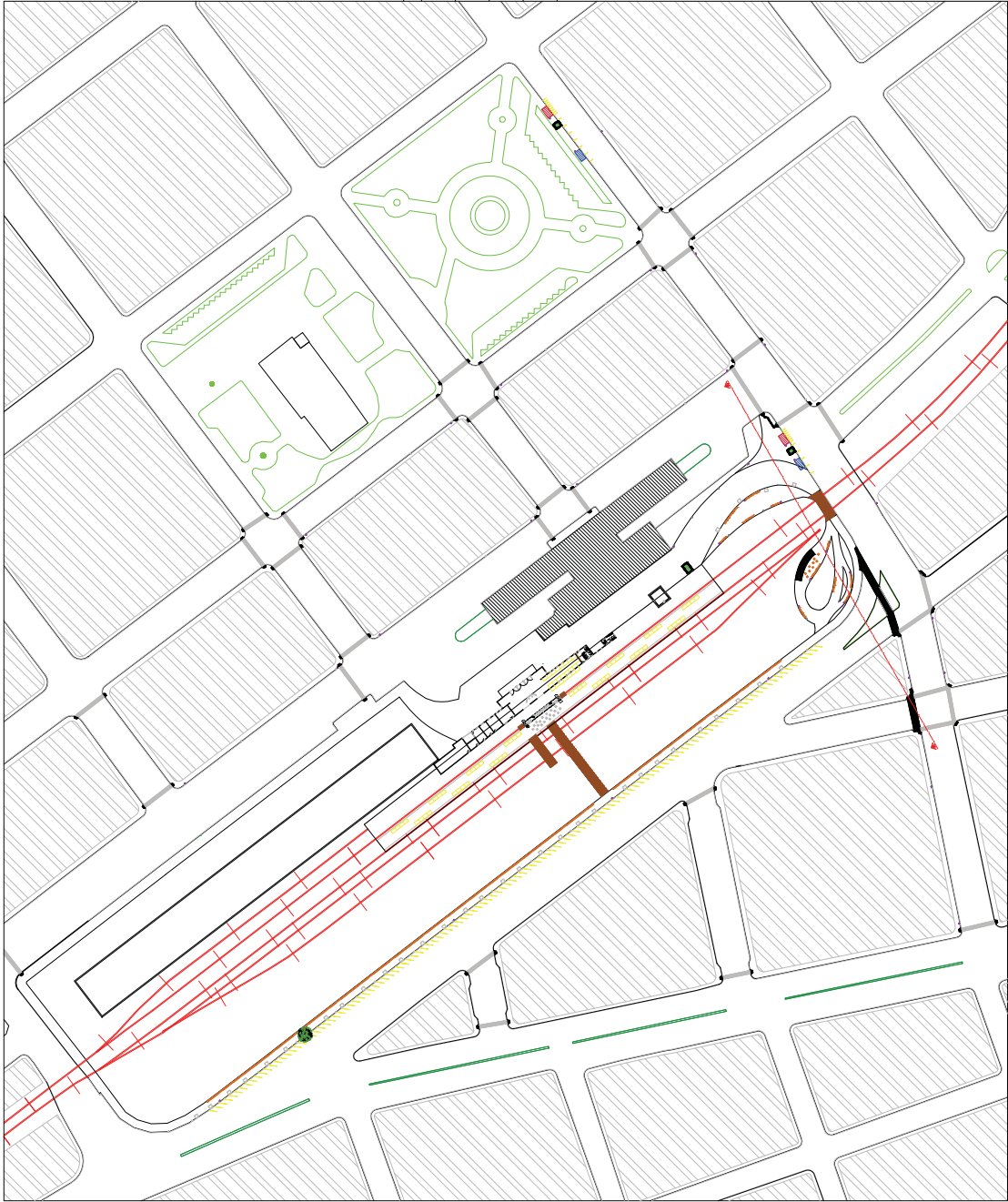
LEGENDA	
	CURVA ORIGINAL
	CURVA MODIFICADA



PAGINAÇÃO DO PISO

LEGENDA	
	PISO DEBENTANTE 400/40mm
	PISO DEBENTANTE 400/40mm
	PISO TÁXIL DE ALERTA
	PISO TÁXIL DRECONUL
	PISO DE MADEIRA





LEGENDA	
●	PONTO DE ILUMINAÇÃO
■	TELEFONE PÚBLICO
■	PONTO DE TAXI
■	PONTO DE MOTO TAXI



EQUIPAMENTOS

