



TERRITÓRIO INFORMAL: AS FEIRAS LIVRES JUNTO À LINHA FÉRREA DE MARÍLIA-SP

Evandro Fiorin ¹

Alex Daniel Ribeiro Pátaro ²

Bruno Fernando Bughi Paredes ³

RESUMO

Este trabalho é parte de uma pesquisa mais ampla que 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 prechos de cultura, uso e representação social. No presente enfoque diz respeito ao levantamento e análise da existência das chamadas “feira-livres” junto à linha férrea da cidade de Marília-SP. Essa é uma prática muito antiga na cidade e remonta desde os primórdios de sua formação. Nesse sentido, propomos aqui a descoberta de algumas relações humanas existentes nestes territórios informais, bem como possibilidades de criar intervenções hábeis em construir lugares democráticos, sensíveis aos imaginários urbanos.

PALAVRAS-CHAVE: Feira Livre. Leito Férreo. Lugares Democráticos.

INFORMAL TERRITORY: THE OPEN FAIRS BESIDE THE RAILROAD OF MARÍLIA-SP

ABSTRACT

This work is part of a broader research project that studies the urban area contiguous with the iron bed in Marília-SP, to survey and analyze the history of the formation of the central region and the iron bed, its intrinsic

¹ Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, UNESP – Campus de Presidente Prudente-SP / Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo. evandrofiorin@fct.unesp.br

² Discente do 5º ano em Arquitetura e Urbanismo, UNESP – Campus de Presidente Prudente-SP, Bolsista de IC-FAPESP. aleximum@gmail.com

³ Discente do 4º ano em Arquitetura e Urbanismo, UNESP – Campus de Presidente Prudente-SP, Bolsista do Projeto de Pesquisa RENOVE. bbughi@hotmail.com



relationship partner space, their residual spaces, traces of the railroad and pregnant locations culture, use and social representation. In this approach regards the survey and analysis of the existence of so-called "fair-free" along the railway line in Marília-SP. This is a very old practice in the city and dates back from the early days of its formation. Accordingly, we propose the discovery of some existing informal human relationships in these territories, as well as the opportunities to skilled assistance in building democratic, sensitive to urban imaginary places.

KEY-WORDS: Fair. Railroad. Democratic Places.

TERRITORIO INFORMAL: LAS FERIAS ABIERTAS EM LAS CERCANIAS DEL CAMINO DE HIERRO DE MARÍLIA-SP

RESUMEN

Este trabajo es parte de un proyecto de investigación más amplio que estudia el área contigua urbano con la cama de hierro en Marília-SP, para estudiar y analizar la historia de la formación de la región central y la cama de hierro, su intrínseca relación de pareja espacio, sus espacios residuales, restos de la cultura del ferrocarril y lugares embarazadas, el uso y la representación social. En este enfoque, que se refiere a la encuesta y el análisis de la existencia de la llamada "feria libre" a lo largo de la línea de ferrocarril en Marília-SP. Esta es una práctica muy antigua en la ciudad y data de los primeros días de su formación. En consecuencia, se propone el descubrimiento de algunas relaciones humanas informales existentes en estos territorios, así como las oportunidades para la asistencia especializada en la construcción democrática, sensible a lugares imaginarios urbanos.

PALABRAS-CLAVE Feria. Camino de Hierro. Lugares Democráticos.

INTRODUÇÃO

A feira livre sempre representou uma experiência peculiar de sociabilidade e de uso da rua, uma tradição urbana da cidade de Marília. Essa prática do acontecimento da feira livre é de raiz europeia mesclada com influências africanas e muito bem adaptada à realidade brasileira. É o espaço da territorialidade popular. Como resultado da evolução dos mercados a céu aberto, desde a remota origem ibérica, redefinida no contexto urbanístico higienista da *Belle Époque*, a feira livre sempre se constitui como espaço democrático. Tendo em vista essa forma de ocupação na cidade de Marília, apresentamos neste trabalho um levantamento de algumas feiras livres ao longo da linha férrea nesse município para fazer uma



análise delas como novas espacialidades, importantes pontos de fluxo de pessoas e, ao mesmo tempo, observar quais seriam as possíveis intervenções que poderiam ser realizadas nestes espaços para a “gestão” desses territórios informais, através de projetos que levassem em conta o imaginário dos frequentadores, ou seja, objetos que não lhe fossem totalmente estranhos, mas que tivessem certa relação e intercambialidade com os seus usuários.

AS FEIRAS LIVRES JUNTO À LINHA FÉRREA DE MARÍLIA

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 picadão⁴ 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-SP⁵, 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 adquiriram 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 Smith, 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 surgiram alguns estabelecimentos

⁴ Termo utilizado na época para designar as estradas de terra.

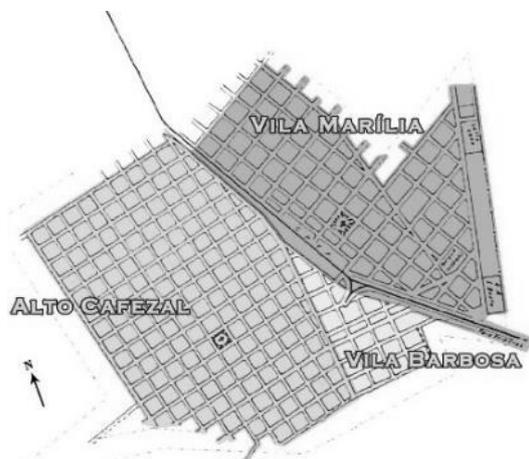
⁵ Passava em Presidente Penna a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e por Platina, a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana. O intuito da estrada, então, era interligar as duas companhias.

comerciais, um Hotel e uma farmácia, consolidando o primeiro núcleo urbano da cidade (MOREIRA, 1936, p. 16).

As boas safras de café que colhidas na região atraíram imigrantes e investidores que chegavam nas novas terras principalmente a partir de 1925 (PÓVOAS, 1947, p. 23). Essa população recém chegada não se estabeleceu apenas no núcleo denominado Alto Cafezal, mas também a outros dois patrimônios pertencentes a Galdino Alfredo de Almeida (Vila Barbosa) e a Bento de Abreu Sampaio Vidal (Marília).

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.

Figuras 01 e 02: Mapa do traçado urbano original com os três núcleos iniciais adjacentes à linha férrea; Foto aérea das duas partes da Praça Maria Izabel e a Rua Sergipe marcando o eixo perspectivo com a Estação Ferroviária.



Fonte: Povoas (1947, p. 126) editado pelos autores; Comissão dos Registros Históricos de Marília.

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.

A chegada da linha do trem, somada à emancipação do município, intensificou o recebimento dos fluxos migratórios nacionais e internacionais – japoneses, 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 noroeste dos núcleos iniciais, respeitando os traçados ortogonais preexistentes.

Nesse sentido, houve 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, onde era comercializada uma diversidade de alimentos cultivados pelos produtores locais, em uma área adjacente aos trilhos, defronte ao embarque e desembarque de passageiros da estação. A feira, que concentrava maior público aos domingos, funcionava diariamente das 6h às 10h.

Figura 03: feira livre acontecendo em frente à Estação Ferroviária, numa manhã de domingo da década de 1930



Fonte: Catálogo da Biblioteca do IBGE.

As boas safras de café na região e a diversificação agrícola existente fizeram com que os produtores sentissem tardiamente a crise cafeeira de 1929, apenas em meados da década de 1930, quando o café passou a ser intensamente substituído pelo algodão. 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, houve a implantação de fábricas originadas de capital local⁶ para o beneficiamento dos diversos produtos agrícolas – o café, o algodão, o arroz e o amendoim – e ainda, diversas indústrias de fiações de seda, as quais se faziam necessárias para atender

⁶ 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 metálicas do país.

a demanda internacional da confecção de paraquedas para a Segunda Guerra Mundial. 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.

Figura 04: Recorte da área destacando a linha férrea (vermelho), a estação ferroviária (vermelho), a Avenida Sampaio Vidal (roxo) e a localização da antiga Feira Livre (amarelo)



Fonte: Google Earth, 2014, editada pelos autores.

A instalação das indústrias de beneficiamento alavancaram 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, propositalmente 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.

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. Aos poucos

estas foram sendo desativadas, pari passu à obsolescência da ferrovia. Nas décadas subsequentes o incremento do transporte rodoviário e o incentivo ao uso do automóvel fez com que os gestores urbanos enxergassem o pátio ferroviário das cidades como um empecilho para o desenvolvimento urbano. No caso de Marília, um viaduto foi construído acima dos antigos galpões industriais desativados para vencer a barreira da linha férrea. E com a construção de uma nova rodoviária, distante da antiga estação ferroviária, a feira livre passou a ocupar o baixio desse novo viaduto.

Figura 05: Recorte da área indicando a localização da feira livre (em amarelo) acontecendo abaixo do novo viaduto (vermelho), estação ferroviária e linha férrea (vermelho)



Fonte: Imagem gerada pelo Google Earth, 2014, editada pelos autores.

Entretanto, tanto o viaduto de 1973 como essa nova rodoviária de 1978 foram criados mais como objetos de culto à modernização do que, obras que facilitassem a mobilidade urbana. 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 demais para os novos modelos de ônibus⁷. Por essas razões, essa rodoviária foi desativada e o viaduto implodido. Desde então, a

⁷ O processo de canalização e retificação do córrego do Pombo, que serviria para criar uma via de acesso sobre seu leito levando até a rodovia, nunca foi concluído. Os vãos dos vários pontilhões que foram construídos em sobreposição ao curso d'água, em diversos cruzamentos de ruas, também eram baixos demais para a passagem dos novos modelos de ônibus de dois andares.

tradicional feira livre 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. Apesar disso, A feira livre sempre representou uma experiência peculiar de sociabilidade e de uso da rua, uma tradição urbana da cidade de Marília, o espaço da territorialidade popular⁸.

Figura 06: Recorte da área indicando a Feira do pôr do sol (amarelo), a Avenida Sampaio Vidal (roxo), além da linha férrea e a Estação Ferroviária (vermelho)



Fonte: Imagem gerada pelo Google Earth, 2014, editada pelos autores.

Depois das reformas realizadas pelo poder público no trecho do antigo viaduto que fora demolido, houve certa valorização do solo urbano na região, ao mesmo tempo, talvez, foram responsáveis por um processo de democratização urbana que vem ocorrendo em alguns períodos. Durante o dia, diferentes camadas da população frequentam o Poupa Tempo. Durante a noite, graças à criação de uma feira noturna – a Feira do Pôr do Sol –, que funciona às quintas feiras das 17h às 22h, a borda do leito férreo é utilizada como espaço eminentemente público, famílias vem para passear, se alimentarem ou adquirirem produtos diferenciados.

⁸ Atualmente, podemos citar 4 feiras mais relevantes na cidade de Marília no sentido de quantidade de pessoas frequentadoras. São elas: a primeira, mais antiga e importante é a feira localizada na Avenida Presidente Tancredo de Almeida Neves, ocorrendo aos domingos das 6h às 12 h com frequência média de 4000 pessoas; a segunda, feira que acontece de sexta-feira das 7h às 12h com frequência média de 600 pessoas localizada na Avenida Arthur Calina; a terceira, localizada na Rua Geraldo Severino, acontece aos sábados também das 7h às 12h com frequência média de 600 pessoas; e a última, identificada na Avenida das Indústrias, conhecida como feira do pôr-do-sol ou noturna, que acontece às quintas feiras no período que vai das 17h às 22h, com frequência média de 600 pessoas. É possível observar que frequência média da feira de domingo contrasta em relação as outras, que tem dados parecidos, tal valor pode ser explicado pela tradição da feira na cidade. (LIMA; LIMA; VANZO, p. 18, 2007).

Esta feira livre que se localiza na Avenida das Indústrias, paralela à principal avenida da cidade, Avenida Sampaio Vidal, é conhecida pelos frequentadores como “feira noturna” e surgiu no ano de 2008. Um território híbrido sem limites definidos, constituído mais como uma territorialidade disforme, que se espalha pelo antigo leito férreo, hoje desativado. É capaz de unir pessoas de diferentes classes sociais e níveis socioeconômicos, pessoas de todas as idades podem ser encontradas, revelando um espaço preñado de cultura. Essa feira livre apresenta formas de sociabilidade ímpares da rua (CARLOS, 2004), mas, sobretudo, firma-se como uma nova espacialidade à beira da linha do trem.

Figuras 07, 08 e 09: sequência de imagens, diversidade e sociabilidade na feira livre. (à esquerda casal homossexual, criança atravessando os trilhos desativados e dupla de garotas cantando na rua, ao fundo a antiga linha do trem)



Fonte: Acervo dos Autores 2014.

A partir desse levantamento é possível fazer uma análise dessa nova espacialidade como importante ponto de fluxo de pessoas, das mais diversas e, ao mesmo tempo, observar quais seriam as possíveis intervenções que poderiam ser feitas através de projetos que levassem em conta o imaginário dos frequentadores, ou seja, objetos que não lhe fossem totalmente estranhos, mas que tivessem certa relação com os seus usuários. Deste modo, foram feitas sequências de imagens mostrando a atual utilização dos espaços relativos a esta feira livre.

Figuras 10, 11 e 12: Sequência de imagens, usos e ocupações na feira livre.



Fonte: Acervo dos Autores, 2014.

É possível observar através das imagens, a relação que se estabelece entre o imaginário dos frequentadores e as ocupações mais comuns, no sentido de dar usos específicos a determinados locais margeando o leito férreo e, possivelmente, criando novos. Observamos a disposição de cadeiras de plástico sequenciais em torno da linha; também observamos a existência de diversas bicicletas dispostas de maneira parecida; notamos também, outra prática comum durante a feira, a reunião de pessoas em torno de um “narguilé” (objeto utilizado para o fumo de essências diversas).

PROJETOS PARA UM TERRITÓRIO INFORMAL

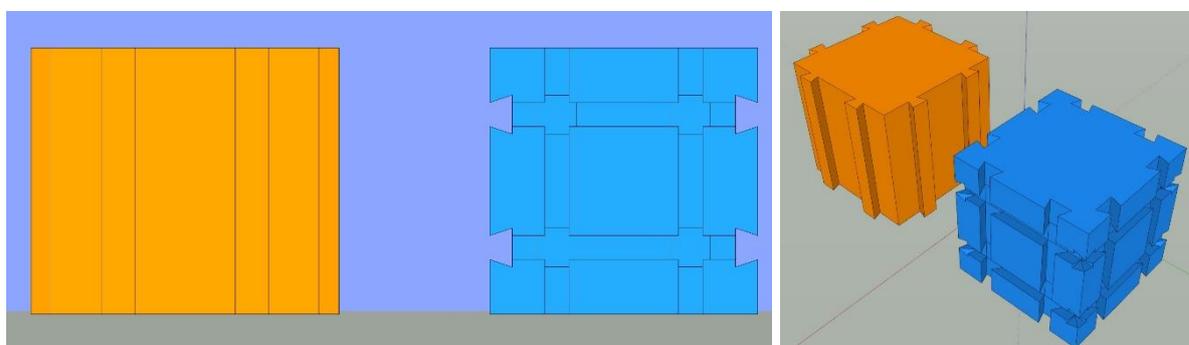
A partir da contextualização histórica e leitura da área onde ocorre a feira do pôr do sol foi possível definir as diretrizes projetuais que permeariam o projeto. A partir da análise das fotografias realizadas *in loco* fomos capazes de enxergar a pluralidade de usos existentes no espaço da feira livre e seus imaginários urbanos e, assim, buscamos intervir no local, potencializando os usos que já se faziam presentes.

A ideia seria projetar um mobiliário urbano polivalente, peças capazes de suprir as necessidades dos usuários do lugar, ou qualificar os usos e apropriações ali existentes, sempre atentos à presença de diferentes camadas sociais e pessoas de diversas idades na feira livre – um local democrático e de natureza social ampla.

Sobre esta perspectiva buscamos trabalhar com o chamado urbanismo tático (GAETE, 2014), numa abordagem que utiliza projetos rápidos, pequenos e/ou temporários para demonstrar a possibilidade de “valorização da comunidade” e o potencial de mudanças em pequena ou larga escala nas áreas centrais.

A primeira tática foi a criação de um equipamento capaz de atender às necessidades dos diferentes públicos presentes no local, sejam eles crianças ou adultos, possibilitando que estes possam sentar-se, descansar, apoiar seus alimentos, brincar, proteger-se da sombra, ou seja, permanecer no local. Para tal, foram pensadas 2 tipologias de módulos cúbicos de 40cm de lado, “macho” e “fêmea”, feitos de polipropileno para garantir leveza, durabilidade e a possibilidade de aplicar cores diferenciadas.

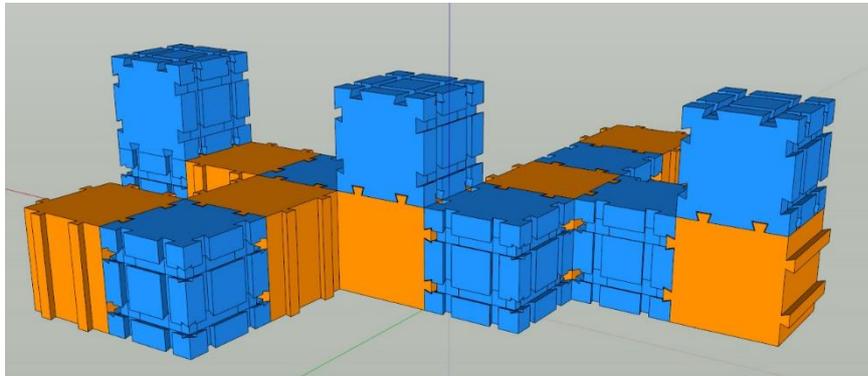
Figuras 13 e 14: Vistas frontais dos módulos macho e fêmea; Vista em perspectiva isométrica dos módulos.



Fonte: Modelos tridimensionais produzidos pelos autores através do Google SketchUp, 2014.

Com o encaixe dos módulos ilustrados na figura acima seria possível produzir diversas formas e mobiliários urbanos. Ainda, a atividade lúdica presente na montagem dos módulos proporcionaria às crianças, jovens e adultos a oportunidade de criar inúmeros equipamentos, obtidos a partir das diferentes configurações modulares. Até mesmo expositores para os feirantes poderiam ser inventados. Abaixo poltronas e mesas foram produzidos a partir da modulação desses cubos de 40x40 cm.

Figura 15: possibilidades de poltronas modulares e mesas

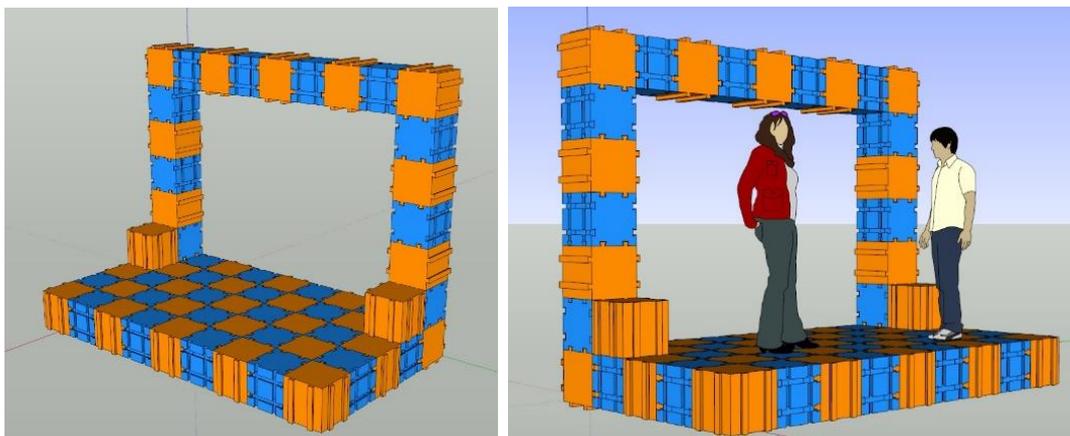


Fonte: Modelos tridimensionais produzidos pelos autores através do Google SketchUp, 2014.

O potencial dessa ideia estaria ligado ao impacto das iniciativas pontuais, sobre a construção de espaços coletivos através da participação de inúmeros atores, que usufruem do espaço urbano. A partir dessas iniciativas acreditamos que poderíamos conseguir ambientes mais flexíveis e adaptáveis, permitindo soluções mais sensíveis aos espaços urbanos e seus usuários.

Seguindo esse raciocínio, a segunda tática preocupou-se com a criação de equipamentos destinados a “observar e ouvir”. Uma iniciativa que culminou no projeto de um palco de pequeno porte para apoio às atividades culturais relacionadas à música ou eventuais interações dinâmicas entre grupos presentes na feira livre. A ideia torna-se possível através de uma proposta de configuração de vários cubos de polipropileno, encaixados para criar um pórtico e um tabuleiro plano.

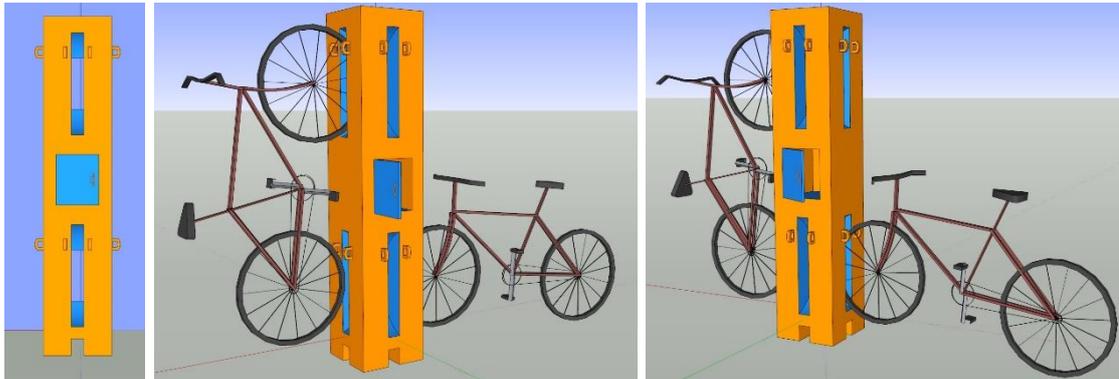
Figuras 16 e 17: Arranjo modular proposto criando o palco; Palco proposto com figuras humanas.



Fonte: Modelos tridimensionais produzidos pelos autores através do Google SketchUp, 2014.

A terceira tática constituiu-se na criação de um bicicletário, destinado ao “guardar”, pensado após os registros de usuários com bicicletas na linha, sem possibilidade de resguardar seus objetos pessoais e de locomoção. O princípio de projeto segue a mesma linha dos dois outros, a modulação. E pautou-se em criar um módulo de polipropileno no formato de totem com aberturas laterais superiores e inferiores, para que fossem guardadas as bicicletas; além de um compartimento individual com fecho, capaz de armazenar objetos pessoais, como mochilas, bolsas etc. O equipamento, após afixado no chão, seria capaz de guardar até 4 bicicletas de uma só vez.

Figuras 18, 19 e 20: Vista frontal do módulo bicicletário-armário; Perspectivas do totem com a portinhola aberta e indicando o encaixe das bicicletas.



Fonte: Modelos tridimensionais produzidos pelos autores através do Google SketchUp, 2014.

As propostas de projetos criados aqui tendem a ser possibilidades de concepção de uma arquitetura e urbanismo experimentais ligados às novas espacialidades surgidas na contemporaneidade. Tem relação com o sentido de urbanismo “feito à mão” (ROSA; WEILAND, 2013), que está sendo pensado para cidades dos países em desenvolvimento. São projetos que tentam dar respostas às necessidades urgentes do coletivo tentando dar mais qualidade aos espaços e incentivando a participação da comunidade, tendo em vista as necessidades humanas.

É a partir da visão de uma cidade mais voltada para as necessidades populacionais que queremos esboçar alternativas para gerir – sem alterar por completo – as relações tão especiais existentes em territórios informais, tal como o exemplo da feira livre que estudamos aqui. Assim a ideia de intervir na feira do pôr-do-sol com projetos simples revela uma iniciativa mais parcimoniosa de ação-intervenção na cidade, a partir de uma visão reflexiva e sustentável.

Figura 21: Fotomontagem da feira livre com mobiliário proposto



Fonte: Acervo dos autores, editado pelos autores, 2014.

Figura 22: Fotomontagem da área com o mobiliário proposto



Fonte: Acervo dos autores, editado pelos autores, 2014.

Figura 23: Fotomontagem da área durante o início da feira com o mobiliário proposto



Fonte: Acervo dos autores, editado pelos autores, 2014.

CONCLUSÃO

A cidade de Marília teve sua história e surgimento ligados a chegada da estrada de ferro, atrelada a economia do café e outras matérias primas e, mesmo após a obsolescência da ferrovia e declínio das culturas agrícolas que balizavam a atividade industrial junto ao leito férreo, guarda resquícios desse passado na forma urbana, uso e ocupação, alguns destes estudados aqui, materializados na constituição das feiras livres, o famoso comércio de rua.

A percepção desses imaginários urbanos, que permanecem arraigados aos seus lugares de surgimento, bem como as mudanças acontecidas ao longo do tempo nestes espaços aparentemente deteriorados junto à linha do trem desativada se tornam os índices capazes de informar projetos de arquitetura e urbanismo hábeis em lidar com as diferenças, aliados a espaços públicos democráticos por natureza, sem a necessidade de imposição de uma ordem alheia ao local da intervenção. Sob essa ótica, a gestão desses territórios informais, aqui exemplificada pela feira livre, tende a se consolidar pelos desejos expressos dos próprios usuários e pela liberdade de composição do mobiliário urbano proposto.



REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana F. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

PATARO, A. D. R.; FIORIN, E. Marília: Patrimônio e Marginalidade ao longo do leito férreo. **Anais do CICOP-2014**. Bauru, São Paulo: UNESP, 2014 (no prelo).

GAETE, C. M. "Urbanismo tático em San Diego: a transformação de um estacionamento em parque". 27 Apr 2014. **ArchDaily**.
<http://www.archdaily.com.br/br/601293/urbanismo-tatico-em-san-diego-a-transformacao-de-um-estacionamento-em-parque>. (Acesso em: 21 julho 2014).

MOREIRA, B. G. **Marília: Cidade Nova e Bonita**. (monografia). Marília, 1936.

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.

PÓVOAS, G. **Marília: Monografia. Marília: Serviço de Estatística da Prefeitura de Marília**, 1947.

LIMA, A. C. T.; LIMA, J.; VANZO, F. M. **O comportamento do consumidor nas feiras livres da cidade de Marília**. 2007. 50 f. Trabalho de Conclusão de Graduação (Graduação em Marketing) - Fundação de Ensino Eurípides Soares da Rocha, Mantenedora do Centro Universitário Eurípides de Marília – UNIVEM, Marília, 2007.

ROSA, M. L.; WEILAND, U. E. **Handmade Urbanism. Mumbai – São Paulo – Istanbul – Mexico City – Cape Town. From Community Initiatives to Participatory Models**. Berlim: Javis, 2013.

AGRADECIMENTOS

Processo no. 2013/24965-5 / Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Processo no. 470634/2013-8 / CNPq.

Programa RENOVE-PROPe-UNESP.